1942 OKTÓBER 1. (V. ÉVF. 19. SZÁM)

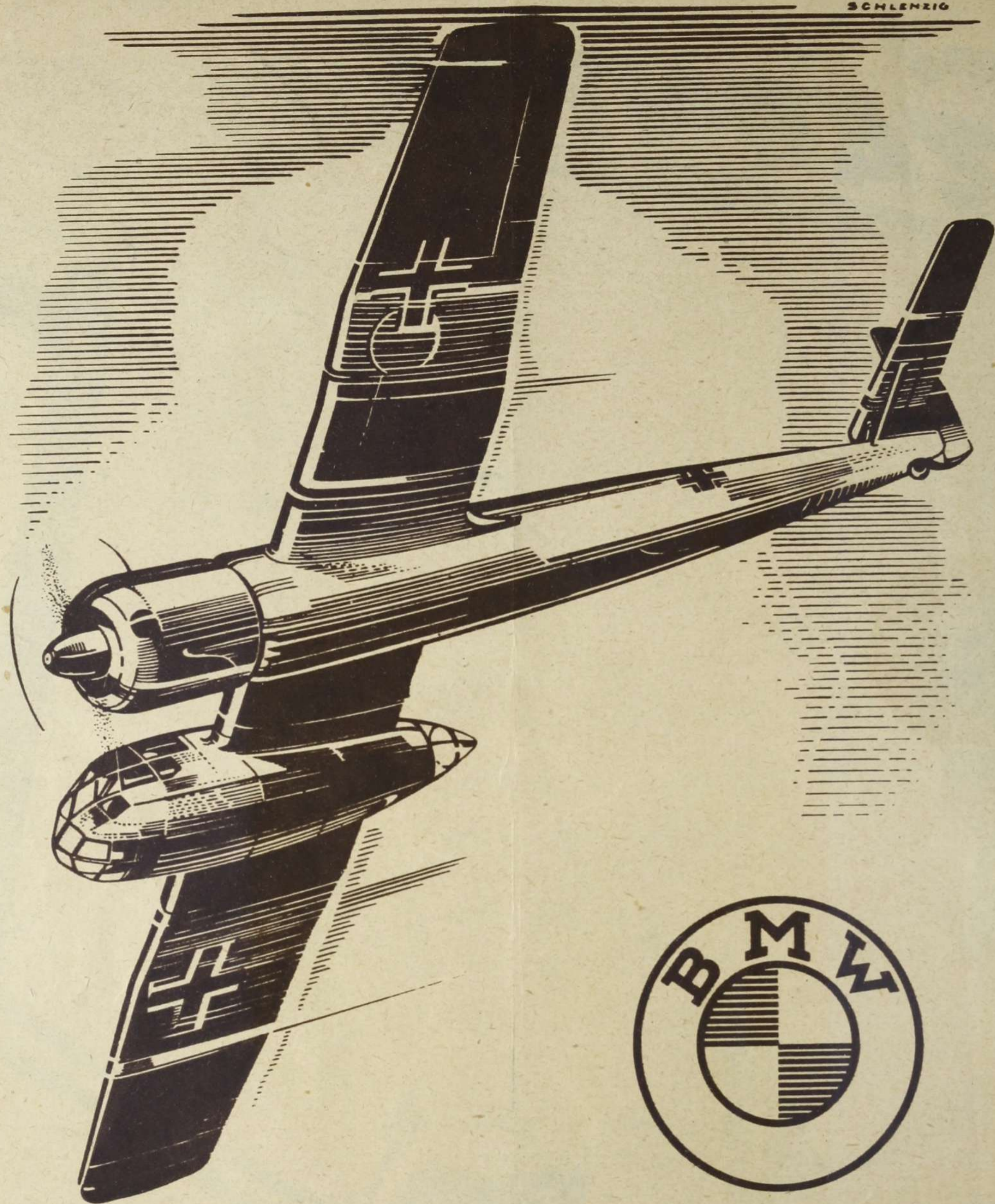
MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN



ÁRA 50 FILLÉR

Jöhet az ellenség...



BMW 801 KETTŐS CSILLAGMOTOR
A BLOHM & VOSS BV 141 KÜLÖNLEGES HARCIGÉPBEN



KRÄMER

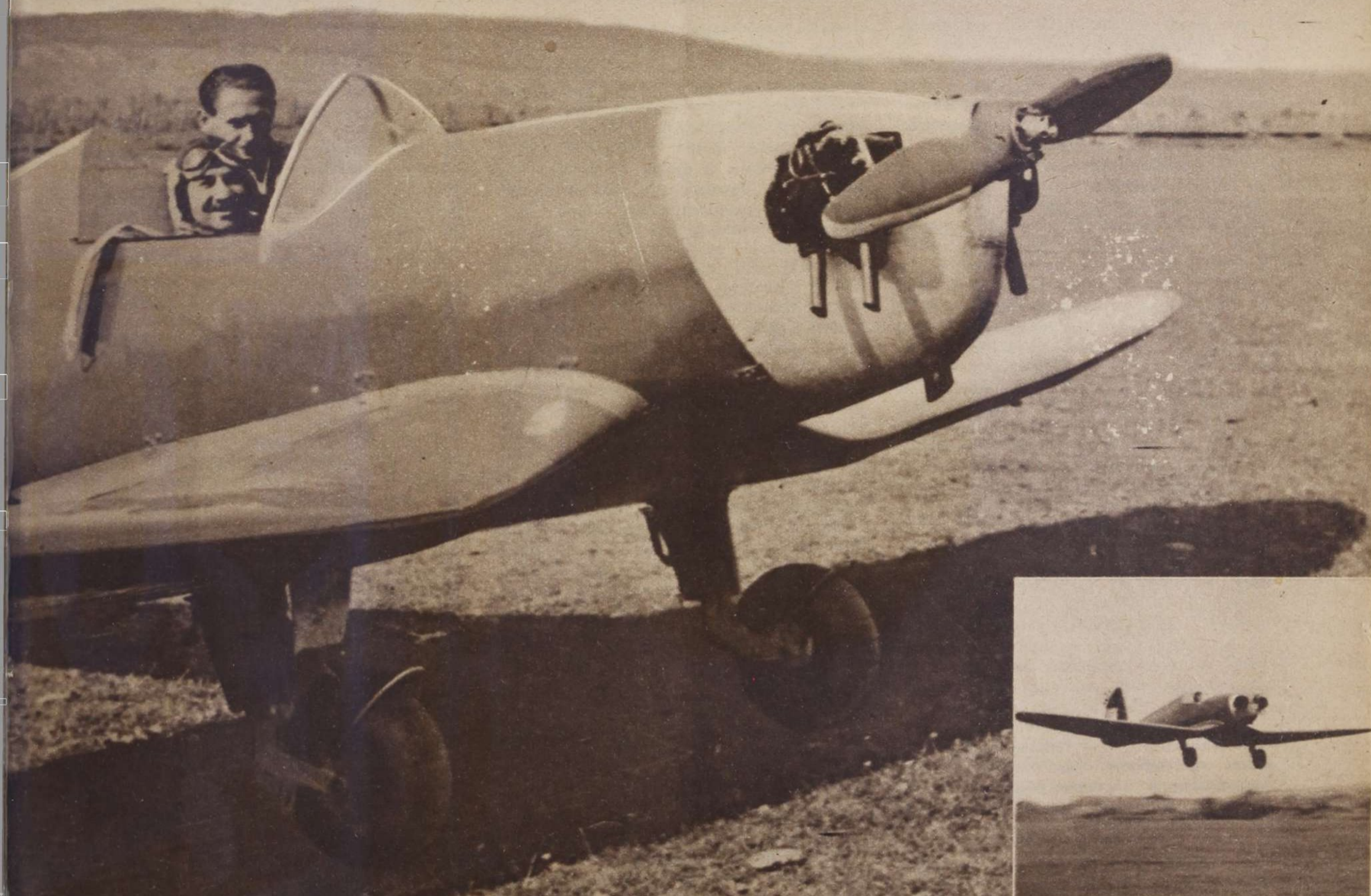
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT

MAGYAR SZÁRNYAK

RIVISTA AERONAUTICA

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 19. SZÁM * BUDAPEST, 1942 OKTÓBER 1



A napokban repülte be vitéz Hefty Frigyes Esztergomban az Aero-Ever-cég új kismotoros sportgépét. Rubik Ernő tervezése az R-14 gép, mely a légi keresztségen átesve a „Pinty" nevet nyerte. A 45 lóerős motorral felszerelt gép az első ilyen középeurópai gyártmány. Utazósebessége 150 km/óra. Nagy szerep vár rá a magyar repülésben!



1942 szeptember 11-től 29-ig

A német külügyminiszter öntudatos. a győzelmeket, katonai, politikai és gazdasági eredményeket összefoglaló nagy beszéde a háromhatalmi egyezmény kétéves megkötésének évfordulóján tárgyilagos helyzetkép a háborúról. Megállapításai az orosz, amerikai és angol ellenfeleinkről, elfogultságtól és gyűlölettől mentes kritika. A három hatalmi egyezmény világviszonylatban az eddig legnagyobb katonai, gazdasági és politikai szövetkezés. A legjobb katonai szervezés, a legjobb vezetés, a katonák és munkások legjavával küzd az új rendért, az igazságos jövőért Európában és Kelet-Ázsiában a végső győzelemig. Ennek a győzelemhez vezető útnak jelentős állomásához értünk el az idén, amikor Európa népei ellen vezetett gazdasági háború teljes csődjéről és legerősebb kontinentális ellenfelünk, a Szovjet gazdasági kimerüléséről lehet beszélni. A katonailag tökéletesen védett és gazdaságilag megszervezett Európa ellen kellene az angolszászoknak nagy áldozatokat kívánó és semmi eredménnyel nem biztató támadóháborújukat megkezdeni. Angliának a nyugati területek elleni légiháborúja és Amerika csillagászati számokkal dobálózó termelési háborúja kevés. Angliával szemben rövid időn belül minden bombáért visszafizetünk. az európai ipar pedig kiváló munkástömegével és nyersanyagforrásaival állja a versenyt az amerikaival. Roosevelt háborúja az ő bukásával és Amerika vereségével fog végződni. Ezt garantálja a hármasegyezmény és az ahhoz csatlakozott államok 450 milliós győzelemig kitartó lakossága.

*

A szovjet arcvonalon Leningrádtól Sztalingrádig folyik a harc. A német támadás már több mint szászkilométeres arcvonalon támaszkodik a Volgára. A Sztalingrádért folyó küzdelem a befejezés felé közeledik, a szovjet ellentámadások már nem a város területén, hanem az északi német védőövezet ellen folynak. Itt van az [illegible]ők. amelyik a Volgán inneni szovjet erőket teljesen elvágta a kaukázusi csapatoktól. A küzdelem hevessége minden képzeletet felülmúl, nagy páncélos- és légierők bevetésével sem sikerült az oroszoknak Sztalingrád sorsán segíteni. Az ellenséges sajtó döntő eredményűnek mondta a nyomasztó német légifölényt és a városi harcban a csata- és zuhanóbombázó gépek bevetését. A Szovjet repülőveszteség szeptemberben 2295 gép. ebből az utolsó héten 385 veszett el, 35 némettel szemben. Graf német repülőszázados már 202 ik légigyőzelmét aratta a szovjet repülőkkel szemben az elmult napokban. 202 vadász, harci és felderítő gép légiharcban való lelövése olyan teljesítmény, amilyennel az a kiváló pilóta, messze megelőzött mindenkit a világon. Az oroszoknál egyre több angol és amerikai vadászgép tűnik fel, de mindhiába. Az utolsó héten lelőtt viszonylag alacsony gépszám — napi 52 — a kisebb számban bevetésre kerülő szovjet kötelékekkel magyarázható. A német légitámadások az arcvonal déli részén a Volgát és mögöttes vidéket Saratowtól Asztrachánig érik, ott csapatok, repülőterek. vonatok, olajfinomítók és a volgai hajózás a főcélok. Az esős időt újból napsütés váltotta fel és kedvező repülőidőben erős a légitevékenység a német és olasz csapatok vonalán. Uj repülőkötelékek beérkezése adott lendületet a Kaukázus vidékén folyó hadműveleteknek is. A feketetengeri kikötők, szovjet hajók a Fekete és Kaspi-tengeren levő nyersolaj- és benzinrakományaikkal állandó bombatámadások tárgyai.

A szovjet tehermentesítő támadásai az utóbbi két hétben Leningrád alatt, Rzsevnél és Woroneznél voltak erősek. De minden támadás eredmény nélkül omlott össze és a légierő a szovjet támadások gyüjtőpontjaiban, továbbá az odairányuló szállítások elleni végrehajtott támadásainak erős támogatást nyujtott a szívósan védekező földi alakulatoknak.

A magyar csapatok vonalán, miután eredményes támadásokkal az arcvonalat több helyen a Don partján kiigazítottuk, viszonylag kisebb harcok folytak. Csapataink mindenütt átvették a nekik jutó Don folyamszakasz védelmet és állandó járőrvállalkozásokkal nyugtalanítják a szembenálló szovjet csapatokat. A m. kir. honvédvezérkar főnöke. miután hosszabb időt töltött az arcvonalon és megszemlélte a kivonult honvédhadsereg alakulatait, elismerőleg nyilatkozott kisszámú repülőerőnkről is. Különösen a távolfelderítők eredményes munkáját emelte ki.

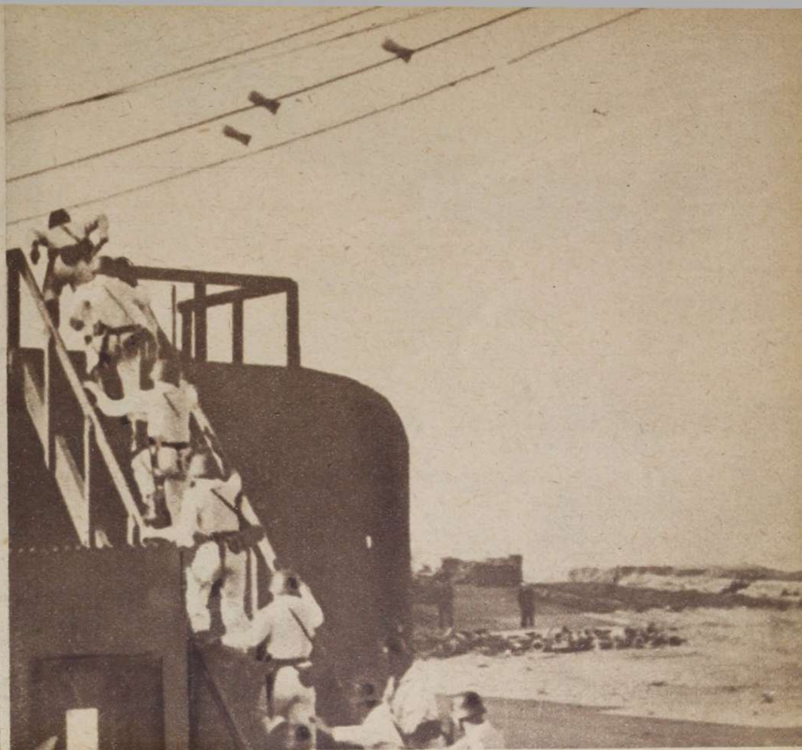
A német főhadiszállás egyik közleménye bejelentette, hogy az idei nyári támadások célja a Volga és a Kaukázus elérése a szovjet hadsereg kettészakítása volt. Az igen értékes ukrajnai. délorosz és kaukázusi területek meghódításával a Szovjet annyi mindent veszít el, amire a háború eredményes továbbfolytatása céljából szükség lenne. hogy azt szövetségesei súlyos szállítási bajaik és saját szükségleteik miatt sohasem fogják még csak megközelítőleg sem pótolni tudni. Mekkorák az orosz tartalékok, mennyi üzemanyaga van tárolva a páncélos és légierő részére, mennyi az élelmiszertartalék, nem tudjuk, de hosszú időre nem elegendők. Ezt igazolja a hajókaravánok útján való hadianyagsegítség kierőszakolása a karavánok teljes feláldozása árán is és a második front állandó követelése. Az idő lett a Szovjet legnagyobb ellensége.

*

A nyugateurópai front és az Atlanti-óceánon folyó háború eseményeiből kiemelkedik egy nagy hajókaraván és több csapatszállító hajó elsüllyesztése. A légiháború megerősödött nyugaton, az angolszászok igyekeznek azt a kevés időt, ami a keleti arcvonalról elvonható német harci repülők áttelepítéséig még rendelkezésre áll, a lakosság elleni megfélemlítő légitámadásokra, a német hadiipar városai és a tengerpart mögötti vasúti hálózat elleni támadásokra felhasználni. Nagyon fennhéjázva nyilatkoznak a nyugati légiháborúról, az ottani légihelyzetről, az angol-amerikai repülőgéptermelésről egyes felelős an-



Szállítógépek szünetlen forgalma



Mégsem korszerűtlen a léggömbzár?

golszász államférfiak is különféle lapokban.

A nyugati légiháború tehát fokozódik, de főleg éjszakai vállalkozásokból áll mindkét fél részéről. Nappal csak a kikötők és partvidékek ellen zavarótámadások ismétlődnek meg. Egyébként a német vadászok oly fölényesen küzdik le ellenfeleiket, hogy a hirdetett angol légifölény még messze van.

Ribbentrop mondotta, a német bombazók is jönnek és Angliában »kő kövön nem marad«. Roosevelt és Churchill tévednek, ha azt hiszik, majd a levegőből el tudják azt érni, ami a földön és vízen nem sikerült.

A nyugati arcvonalon kb. 1:3 arányban áll a gépveszteség a németek javára.

A tengeri utánpótlás elleni háborúban szeptember hónap egyike lesz az angolszász hajózás legszomorúbb hónapjának. Már eddig több mint 900.000 tonna veszett el. Közötte a Szovjetnek szánt 45 hajós karavánból 37 darab és az Európa ellen küldött amerikai csapatszállítóhajókból három nagy segédcirkáló kb. 10.000 fő USA katonával. Az Északi-Jegestengeren kezdődő és Archangelsk kikötőjében végződő legnagyobb karaváncsata végrehajtása a német légierőre volt elsősorban bízva. A Ju. 88. és He 11-es bombázóknak sikerült több mint 200.000 bruttó hajóteret a legértékesebb hadianyaggal elsüllyeszteni. A többit a tengeralattjárók intézték el.

Az Atlanti-óceán német búvárhajótámaszpontjára befutott japán tengeralattjáró cirkálók megjelenése még jobban fokozni fogja ellenségeink hajótérveszteségét. Pedig abban a háborúban, amit ők műkedvelő módon minden világrészben megindítottak, az óriási távolságokra szállítandó hadianyag és csapat csak a hajótér növelése, nem pedig csökkenése után tud eljutni. A három hatalom, Németország, Olaszország és Japán búvárhajói, bombázó és torpedóvető repülőgépei futnak versenyt az angolszász-szovjet szövetségesek hajóépítő gyáraival és műhelyeivel. Ebben a versenyben a negyedik háborús év elején már behozhatatlanul vezetnek a hősies harcot folytató tengely búvárhajók és harcirepülők.

*

A Földközi-tengeren és Észak-Afrikában két fiaskóval végződő angol vállalkozás volt. Az egyik a tobruki partraszállás, a másik a Gialo-oázis-i portyázás.

Úgylátszik a Dieppe-nél vizsgázott és megbukott partraszállási módszerrel az angolok Tobruknál akartak pótvizsgázni. Ott 1000 vadász és többszáz bombázó védelme alatt, itt a gépek egyötödével, de még ejtőernyős csapatokkal is korszerűsítve, ugyanazt a vereséget hozták haza tapasztalatként. Ha az egész csak kísérlet volt, akkor nem csoda, ha az olasz és német csapatok kiváló ellenállásán már öt óra alatt megtört. Ha azonban nagyobb terv állt mögötte, talán együttműködés más irányból előretörő alakulatokkal, akkor csak jellegzetesen műkedvelő vállalkozásnak tekinthető. Ilyet haditapasztalatokkal rendelkező tengelycsapatokkal szemben nem lehet megkísérelni. Líbia nem Madagaszkár.

A másik vállalkozás Gialo-oázis ellen irányult. Itt a helyőrség nagyon jól tartotta magát és hamar megjelentek a tengely repülői is. Mikor pedig a gyorscsapatok közeledését is felfedezték, az angolok felderítői, hamarosan abbahagyták a támadást és az olasz és német repülők bombazáporában, géppuskatüzében visszavonultak. A támadás Kufra-oázisból indult ki, ezért az oázisköröli nagy katonai tábort és repülőtereket nagyobb légitámadás érte a vállalkozás kudarca után.

Egyébként az El-Alamein körüli állásoknál tüzérségi és légiharc folyik. Az itteni erősebb légitevékenység tette lehetővé a német légierő talán legkivételesebb képességű vadászrepülőjének, Marseille századosnak, hogy Messerschmitt-gépes repülőszázada élén két hét leforgása alatt ismét huszonhét légigyőzelmet arasson angol és amerikai ellenfelekkel szemben. Ő is elérte így 180-ik győzelmét.

Rommel és Bastico erős serege a Nilus közelében nem megnyugtató érzés és ezért az új angol parancsnok egyik felderítő vállalkozását a másik után végzi, miután támadási kísérletét a kezdeti veszteségek után nem folytatta.

Az olasz légierő döntő súlyát a Földközi-tengeren igazolja az az augusztus 19-én befejezést nyert nagy hajókaraván elleni támadásról kiadott jelentés, miszerint összesen 758 olasz repülőgépet vetettek be a karaván és hadihajók ellen. A karaván megsemmisítésén kívül 33 angol repülőgépet lőttek le az olasz pilóták és 23 saját gépet vesztettek.

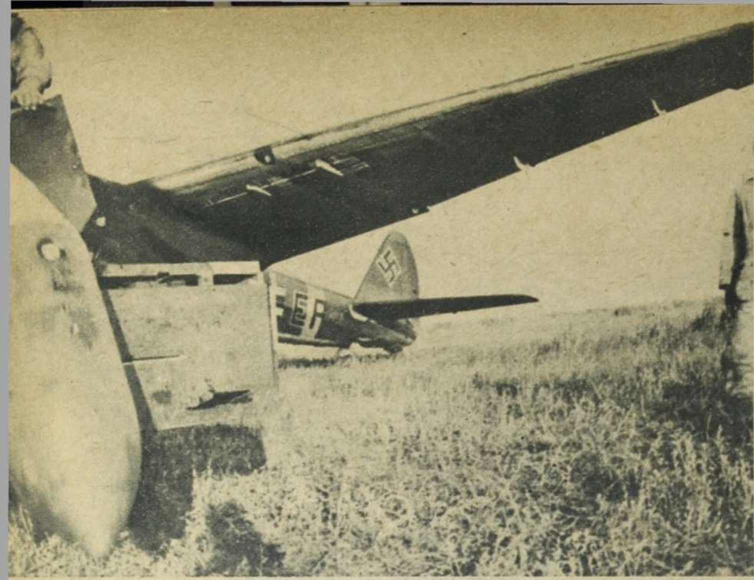
*

Japán a Salamon-szigeteken támadta a partraszállt amerikai erőket és Új-Guineában készül Port Moresby kikötőjének megszállására. Egyébként csak kisebb harctevékenység volt a Távol-Keleten.

Olyan hír is érkezett, hogy Burmából megindult Dél-Kína ellen az esőzések végeztével az új japán támadás. Az indiai nyugati határon nagy japán hadsereg áll. A flotta egy része a Korall-tengeren cirkál. A japán tengeralattjárók pedig miután Amerika nyugati partjain a hajózást bénítják, az európai vizeken is megjelentek. Komoly figyelmeztetés ez ellenfeleinknek, különösen a tengerek urának, Angliának. Tavaly, mikor Churchill és Roosevelt az azóta elsüllyesztett nagy csatahajón tárgyaltak és osztozkodtak az egész világ javain és népein, nem gondoltak arra, hogy egy év mulva japán tengeralattjáró fog Anglia partjai alatt egy német támaszpontra befutni.

Bt.

Harcban



Bombarakodás a Ju. 88. mellett



Készre szerelik a bombát

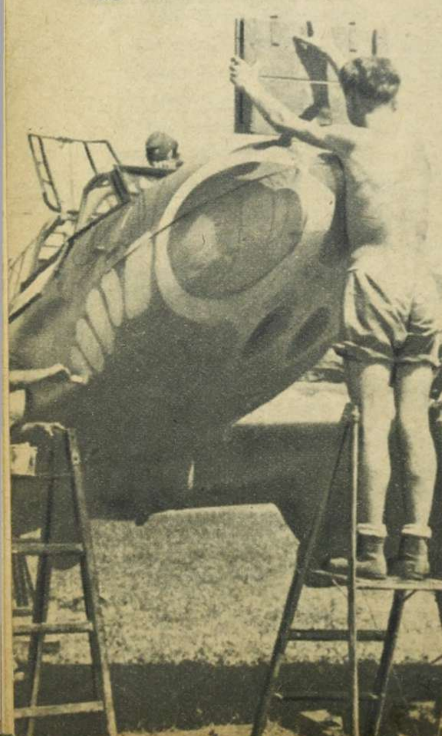


Stukák útban



Heinkel 113 vadászok

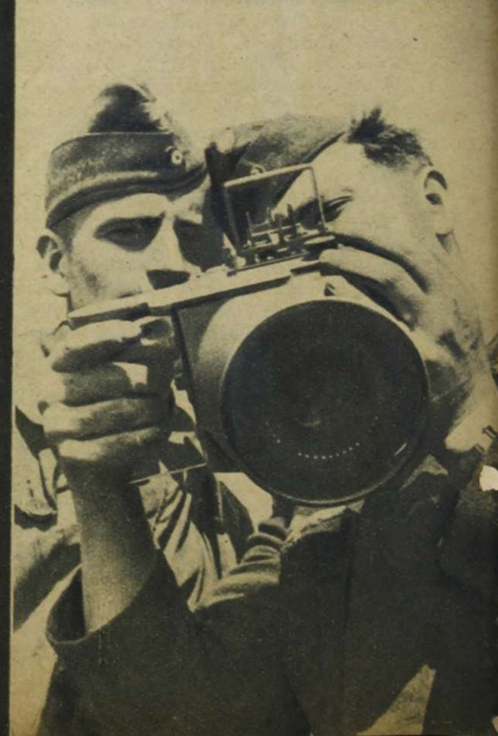
Egy Me. 110. »Darázs«

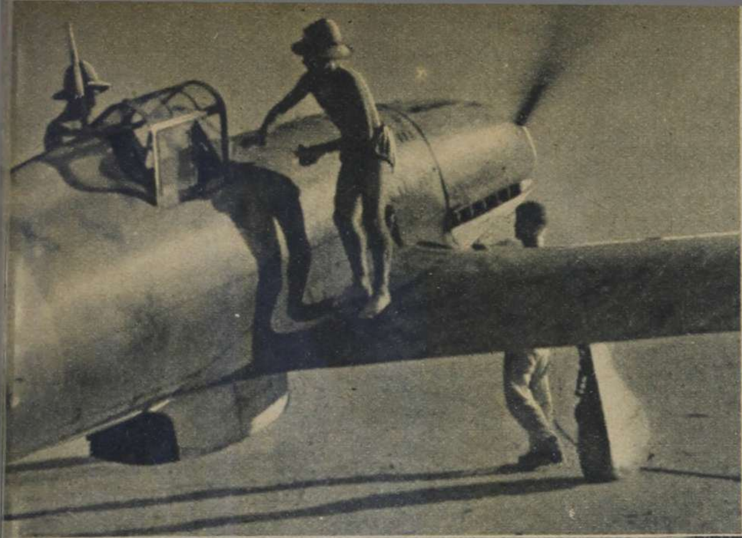


Ellőtt oldalkormánnyal hazatért Do. 217.



Igy kell fogni a kézifényképezőgépet

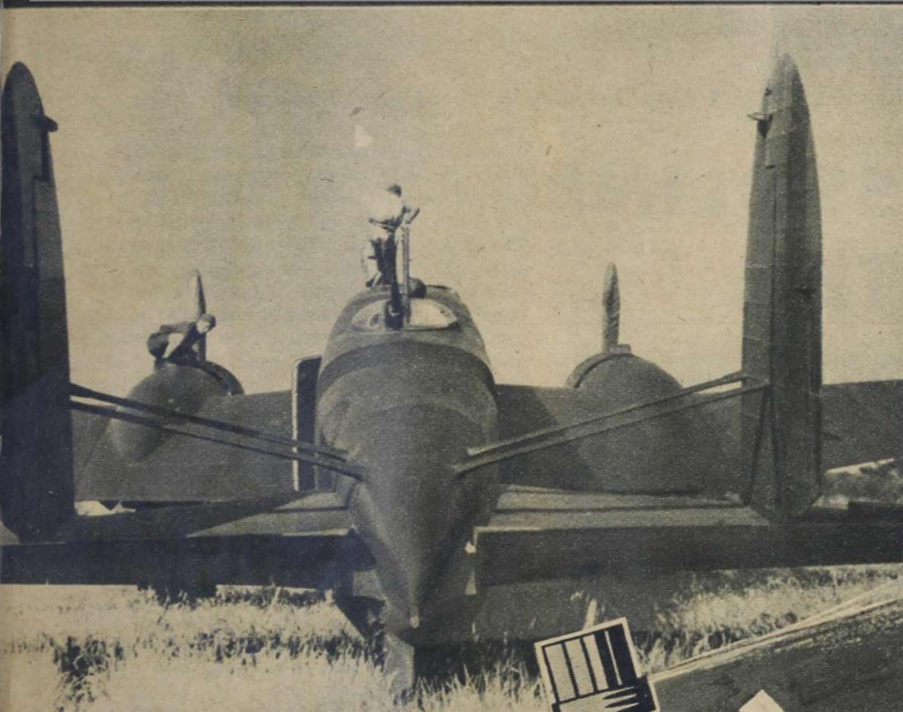




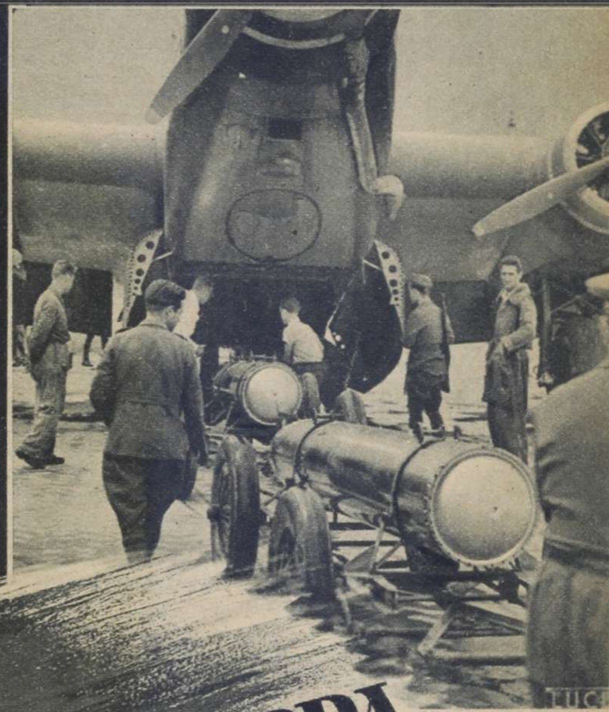
C. 202. vadász felszállás előtt



Lelőtt brit Curtiss roncsai



Készül a BR. 20. bombavető



Viszik a torped

ARMATA AZZURRA



Indul a felderítő...

BR. 20. bombázóraj



Vittorio Mussolini vitéz Béldy Alajos altábornaggyal



A Duce fia ellép a levente-díszszázad arcéle előtt

VITTORIO MUSSOLINI BUDAPESTEN

Vittorio Mussolini, a Duce repülőfia, szeptember 21-én repülőgépen többnapos látogatásra Budapestre érkezett. A magyar földön mindig szivesen látott vendég fogadtatására olasz és magyar zászlókkal díszítették fel a közforgalmi épületet, a betonra leventedíszszázad vonult fel zászlóval és zenével.

Az olasz repülőgépről leszálló *Vittorio Mussolinit* elsönek *bárcziházi Bárczy István* miniszterelnökségi államtitkár, majd *vitéz Béldy Alajos* altábornagy, országos ifjúsági vezető, *vitéz Kalándy Imre* altábornagy, *vitéz Kudriczy István* vezérkari ezredes, a leventék országos parancsnoka üdvözölte. A leventezenekar hangszerein ezután felcsendült az olasz és a magyar himnusz, majd Vittorio Mussolini ezután ellépett a díszszázad arcéle előtt.

Vittorio Mussolini 1916-ban született. Tizennyolcéves korában már megszerzi a repülőgépvezetői igazolványt, majd résztvesz az abesszin háborúban és vitézségéért ezüstéremmel tüntetik ki. Ő gyártatta az első olasz repülőfilmet a most folyó háborúról, amelynek *»A pilóta visszatér«* címet adta. Időközben nagy odaadással tett eleget katonai kötelezettségeinek a nyugati arcvonalon, a görög légitérben és Málta szigete fölött is. A most folyó háborúban teljesített szolgálataiért újabb ezüstérmet kapott és rendkívüli előléptetésben is részesült.

TÖBB MEGÉRTÉST!

Furcsa tartalmú levelet hozott szerkesztőségünkbe a posta: Egy rákoscsabai modelező bajtársunk írt — meglehetősen elkeseredett hangú — levelet a következő esetről:

Nagyreményű, sajáttervezésű gumimotoros modelének első szárnypróbálgatásaira készült. Nyilván a versenyre készült jó bajtársunk s e modelben látta elsőfokú aranyjelvényét is. Szóval nem lehetett egészen gyenge model az új készítmény. S lehet, hogy szépen is szerepelt volna a versenyen, ha ez a furcsa dolog közbe nem jött volna.

A nagyszerű model éppen negyedik startjára készült, mikor a starthely közelében megjelent egy úr és két kislánya. A model elstartolt, kissé húzottan repült, majd átesve, szép, szelid 45 fokos balfordulóba kezdett. Ez még nem lett volna baj, ha nem tartott volna pontosan az említett, kétkislányos úrnak.

Bizonyos, hogy a gép fölötte könnyen elhúzott volna, nem fenyegette semmi »veszély«, mégis derék szemlélőnk kilépett tétlenségéből és merész elhatározással előrelépve, öklével leverte a modelt. A szárny sírva lepattant, az egész gép természetesen gyors érintkezésbe került az anyafölddel.

Derék ismeretlen barbárunk ezzel nem elégedett meg, hanem helyes kis 46-os szöges bakkancsával alaposan összetaposta az előtte fekvő model-tetemet.

Aki valaha életében modelezett, elképzelheti, mit érzett a kis bajtárs, amikor hosszú óráinak eredményét egy ismeretlen barbár minden ok nélkül összetapossa. Hiszen mi jogon veri azt le a levegőből, mikor egyszerűen, egy-két lépés árán ki is térhet előle és az jóval kisebb erőkifejtéssel is jár!?

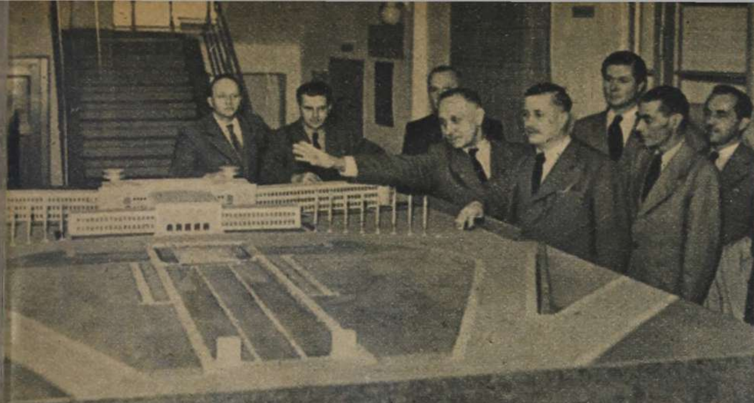
S mikor a kis modelező bátyja, aki maga is régi modelező, odafordult a derék »úriemberhez«, hogy vajjon milyen okból és milyen jogon törte össze a modelt, derék emberünk »übermensch«-i felsőbbséggel megjegyezte, hogy »minek irányozza nekem azt a vackot«, majd mikor ez a magyarázat a modelezőket nem elégítette ki teljesen, még — meglehetősen közönséges és ekkép a legújabb rendőri rendelkezésekbe ütköző szavak kiséretében jelentette ki ex cathedra, hogy »a kölyköt is összetöröm, ha kell!«

Derék ismeretlen barbár! Ekkora lelki durvaságról kevés ember tett tanuságot ebben az országban. A modelezés nem vacakkal való foglalkozás, hanem országépítő, nemzeti fontosságú munka. Azok a szegény kis bajtársak, akik összekuporgatott fillléreikből építik meg kis gépeiket, többet használnak a hazának, mint a brutális öregek.

A »kölyköt« pedig ne törje össze, hanem inkább adjon neki egy pár pengőt, vagy legalább is dicsérje meg, hogy milyen szorgalmasan és milyen értékesen dolgozik a magyar repülés fejlesztéséért és ezen keresztül az egész magyar jövőért.

Te pedig, kis bajtárs, nyugodj meg! Ez a kiveszőfélben lévő emberfajta nem sokáig zavarja a ti munkátokat.

Magyar társadalom, több megértést a modelezők és munkájuk iránt!



A ferihegyi repülőtér forgalmi főépülete



Varga miniszter vitéz Laborczfy Rezsővel és dr. Ember Sándorral

Varga miniszter látogatása Budaörsön és Ferihegyen

Már épül a ferihegyi repülőváros főépülete

Varga József közlekedésügyi és iparügyi miniszter nemrégiben látogatást tett a *Malert* budaörsi szervezeténél. Megtekintette a magyar légiforgalom gépeit, a szerelőműhelyeket, a hangárban folyó életet, végignézte a vakrepülést oktató Link Trainer működését, azután a felsorakozott *Malert* munkásgárda éle előtt köszöntötte *vitéz dr. Takács* Nándort, a *Malert* forgalmi főosztályának veztőjét abból az alkalomból, hogy mindvégig magyar repülőszolgálatban elérte az egymilliomodik repülőkilómétert. A miniszter a munkássághoz beszédet intézett, elmondotta, hogy a magyar repülést egyesegyedül a munka és a fegyelem viszi előre.

— Az én ajtóm — mondotta — mindenkinek nyitvaáll, aki a magyar légiforgalom szolgálata ügyében jön hozzám.

Varga miniszter a *Malert* egyik repülőtéri alkalmazottját, aki kiemelkedően önfeláldozó munkát végzett szolgálata közben, nemrégiben kihallgatáson fogadta és végzett munkája elismeréseként ***500 pengő jutalommal*** *tüntette ki.*

A miniszter a napokban látogatta meg az épülő ferihegyi repülővárost *vitéz Héjjas* Iván osztályfőnök, a minisztérium légügyi csoportjának vezetője és több magasrangú minisztériumi tisztviselő kiséretében. Elsőnek a csaknem teljesen kész ***gyorsforgalmi utat*** tekintette meg, amely a ferihegyi repülőtér és a főváros között a közvetlen gépkocsiforgalom számára néhány perces összeköttetést teremt. A gyorsforgalmi út Budapest és Kispest határánál ágazik ki az Üllői útból. Keresztezi a vasutat is, a kereszteződést ***hatalmas felüljáróval*** oldották meg. ***Még arra is gondoltak, hogy a*** gyorsforgalmi utat egyetlenegy útvonal se keresztezze, ezért az útkereszteződéseknél az új utat aluljáró formájában lesüllyesztették. ***Négy aluljárót kellett épiteni, hogy a kereszteződéseket megszüntessék.***

A gyorsforgalmi utat — amelyen az autók akár 120 kilóméteres sebességgel is zavartalanul és akadálytalanul haladhatnak — úgy építették meg, hogy kizárólag csak a repülőtéri forgalom veheti igénybe. A közforgalom többi része — személyautók, teherautók, kocsik, kerékpárok — a gyorsforgalmi út mellett lévő úttestet használhatják, magát a gyorsforgalmi utat nem, mert ez a szabadon tartott betonúttest kerékvető karósorral van elválasztva a közforgalmi úttól.

Az utolsó aluljáró útszakaszt most építik. Hatalmas vasbetontámaszfalak épülnek, a talaj esetleg feltörő vizét különleges ólomszigeteléssel zárták ki. Óriási betonkeverő és útsimító gépek dolgoznak, a gyorsforgalmi út rövidesen elkészül.

Varga miniszter elsőnek a ***Műegyetemi Sportrepülő Egyesület*** ferihegyi új repülőgépépítő üzemét tekintette meg. A műegyetemiek a miniszter támogatásával kaptak a repülőváros szélében telket és anyagi segítségével építették fel a tágas üzemépületet, amelybe már teljesen átköltöztek a műegyetemi alagsorban eddig volt kis műhelyekből. ***Pattantyus*** A. Géza tanárelnök köszöntötte ***Varga*** minisztert azzal, hogy a műegyetemiek igyekeztek mennél hasznosabb repülőbefektetésbe felhasználni a miniszter által adott anyagi támogatást.

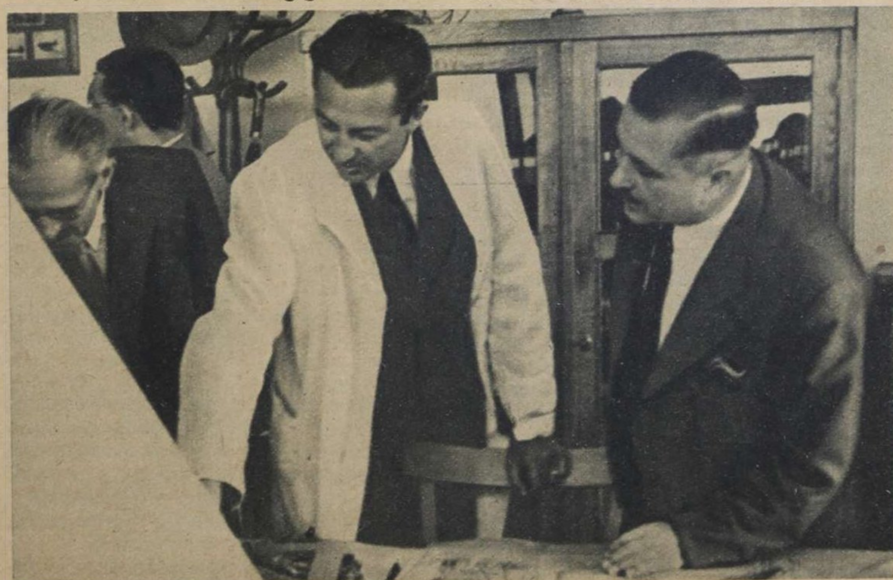
— Igazán nem hittem volna — mondotta a miniszter — hogy ilyen hatalmas üzemet létesítenek, ***bár tudtam, hogy ide a legjobb helyre juttattam segítséget.***

Szegedi József, a műegyetemiek műhelyfőnöke vezette végig a minisztert az új üzemben. Megtekintették a tágas, nagy *tervezőhelyiséget*, az *asztalosműhelyt*, a *szerelőcsarnokot*, a *gépműhelyt*, a *festőműhelyt*, majd bemutatták a legújabb műegyetemi típusokat. Elsőnek az ***egymásmelletti üléses M. 25. első példányát és a készülő gyakorló vadászgépet.***

Varga miniszter a műegyetemiektől átment a ***Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap*** repülőterére, ahol *Ember* Sándor repülőalapi elnök kalauzolta ***vitéz Laborczfy*** Rezső ügyvezető elnök, ***Malert*** vezérigazgató kiséretében. Végigjárták a ***hangárokat***, megtekintették a ***gépparkot***, a növendékek munkáját és a folyamatban lévő építkezéseket.

A közforgalmi repülőtér egyik teljesen készen álló óriáshangárában tájékoztatták ezután a minisztert a repülőtéri építkezésekről. ***Tantó*** Pál osztályfőnök, ***Láng-Miticzky*** Tibor osztálytanácsos és ***Segesváry*** György légiforgalmi felügyelő ismertették Európa legnagyobb és ezidőszerint a korszerűség kívánalmain is túlmenően modern repülővárosa építésének történetét, a különböző repülőbizottsági intézkedéseket, majd bemutatták a forgalmi főépület modelljét. A ***főépület monumentális, a klasszikus formaszépséget megőrző, világos, megjelenésében lenyűgöző, méreteiben és megjelenésében sokkal szebb, nagyobb, különb és imponálóbb lesz a budaörsinél.***

Alapjait most ássák, az építési munkálatok a lehető legnagyobb ütemben folynak. Az a cél, hogy ***az új közforgalmi repülőteret a jövő esztendőben már átadhassák rendeltetésének.***



Szegedy József a készülő új MSrE-gép részeit mutatja



Me. 110-esek harcfeladaton

A légierők eddigi szerepe a mostani világháborúban

*Harmadik éve tart immár az arányaiban eddig nem ismert igazi világháború, de a már békében előtérben állott kérdés: **lehet-e nagyobb és erősebb légihaderővel egyedül eldönteni a háborút?** — még mindig nincs eldöntve.*

Ha az eddigi háborús eseményeket tekintjük, nem tagadhatjuk azt, hogy a lengyel háború hihetetlen gyors befejezése, a norvég, a francia hadjárat sikere és a nagy japán eredmények a Távol-Keleten mind a tengeren, mind a szárazföldön tulajdonképpen nagyrészt a tengelyhatalmak légierői működésének volt köszönhető. Hogy az eddigi légi hadműveletek ilyen fényesen sikerültek, ezt egyrészt a saját erők kimagasló vezetésére és kiképzésére, az angolszász vezetés passzivitására, légvédelmük helytelen szervezésére, másrészt a vadászerők elégtelenségére, vagy minőségi gyengeségére volt visszavezethető.

Nem kétséges viszont, hogy a városok és népesedési központok ellen vezetett támadások (London, nyugatnémetországi városok, stb.) egyik fél részéről sem vezettek a háborús akarat megtörésére, sőt sok tekintetben ellenkező hatást kiváltva, a háborúnak végletekig menő kitartására egyenesen buzdították. Egy pillanatig sem kétséges, hogy a tengelyhatalmak légierői fölényben vannak ellenfeleikkel szemben, amelyeknek eltérő alaptényezői (szervezés, bevetési elvek) az ellenfeleknél érdekes tanulmányteret képviselnek. Éppen annyira érdekes vizsgálni mindama okokat, amelyek az angolszász hatalmak és szövetségeseik kudarcaira és tehetetlenségére vezettek, mert azok sok nézet szerint az állandó légi alárendeltségre voltak visszavezethetők.

*A **németeknél** a totális légiháború gondolata mind a szervezésben, mind az alkalmazásban teljes mérvben kifejezésre jut. A légi haderő nagyobb kötelékeinek hadműveleti alkalmazását már a földrajzi viszonyok is kiérlelték. Anglia szigetországot képvisel. Minthogy az angol tengerészeti erők fölényben vannak a németekével szemben, a szigetországot közvetlenül, majdnem kizárólag csak a légierővel támadták meg. Ennél a támadásnál természetesen elsősorban a hadászati bombázó erők kerültek tekintetbe. Vitathatatlan hatásukat nemcsak az Anglia ellen vezetett támadásoknál, hanem a norvég, nyugati és orosz hadszintéren, de különösen a Kréta körüli és afrikai harcokban bebizonyították.*

Látszat szerint azonban döntés egyelőre sem nyugaton, sem keleten nem remélhető tisztán a légierő behatása révén. Minthogy a légierő kimondottan offenzív fegyvernemet képvisel, Németország hadászati feladatainak és céljainak megfelelően a súlypontot a nehéz bombázó kötelékek kifejlesztésére helyezte.

Anglia helyzete más! Minthogy az empire évek hosszú során elhanyagolta légierejének kiépítését, most először arra kényszerült, hogy a hadászati defenzívával megelégedjék. Ehhez legjobban megfelelnek a vadászerők. Ahhoz, hogy az angol repülő alapokat, kikötőket, közlekedési gócpontokat és hadiipari telepeket, de különösen London fővárost úgy-ahogy megvédhessék, először nagyszámú defenzív, vagyis vadász köteléket kellett kifejleszteni.

Másrészt Angliában is felmerültek — különösen az ú. n. »második arcvonal« felállításával kapcsolatosan — offenzív tervek nyugaton általában, de különösen Németországgal szemben. Eltekintve a gyártelepektől, a közlekedési gócpontok, hidak, üzemanyag és hadianyag tárolóhelyek és természetesen a német tengeralattjáró bázisok állnak mint célok előtérben.

Ezek eredményes megtámadásához azonban tekintélyes bombázó kötelékek szükségesek. De a két követelmény teljesítése, erős bombázó kötelékek és egyidejüleg erős vadász kötelékek kifejlesztése igen nehezen megoldható feladatot képvisel még akkor is, ha a nagy amerikai segítségre gondolunk.

Anglia és az Egyesült Államok jelenleg együttesen sem rendelkeznek elegendő emberi munkaerővel és megszervezett ipartelepekkel — kiképzett hajózó rep. személyzettől eltekintve, — hogy mindkét követelménynek egyidejüleg megfelelhessenek. Ahhoz pedig, hogy a légi uralmat a következő két évben megszerezhessék, mind a bombázó-, mind a vadász erőket úgy kellene kiépíteni, hogy Németországgal szemben fölényben legyenek. Ha az angolszász hatalmak arra az elhatározásra jutnának, hogy fölényes légiflottát építsenek, kérdés, mi marad akkor a páncélos erők kiépítésére a szárazon és flotta számára a vizen, annál inkább minthogy Japán beavatkozása most már igen érezhetővé vált a nyersanyagok terén.

A bombázó erők pártolói ama nézeten vannak, hogy jobb a repülő- és páncélos erőket alapjaikon pihenő helyzetben szétrombolni, mint a csatában megsemmisíteni. Angliában egyes katonai vezetők is már arra a meggyőződésre jutottak, hogy egy hadsereg nem győzhet, ha nem rendelkezik légi fölénnyel. Erre vezethető vissza a légi háború előtérbe lépése az angolszász hatalmaknál.

Részben az angol közvélemény, de főként a szovjetorosz szövetséges megnyugtatására ez év juliusában A. Harris légi marsall, a bombázó erők parancsnoka az angol kormány sugalma-

zására a következő nagyhangú rádióbeszédet tartotta:

»Mi Németországot egyik végétől a másikig a levegőből fogjuk megtámadni. Ami eddig történt, kevés összehasonlítva ahhoz, ami történni fog, ha repülőgépiparunk teljes fordulatszámmal fog futni és az amerikai produkció kétszeresére és négyszeresére fog emelkedni. Egyetlen amerikai gyártelepen minden két órában egy négymotoros bombázógép készül el, amely négytonnás terhét a birodalom bármely területére elviheti. Az Egyesült Államokban húsznál több ilyen gyár van. Rövid időn belül Németországot minden éjjel és minden időjárás mellett meg fogjuk látogatni.«

Harris eme beszédében emlékeztetett arra, hogy a német légierő tíz hónapon át először nappal és azután, amikor a nappali támadások lehetetlenné váltak, éjjel támadott Anglia ellen. Akkor Anglia a német támadásokra csak kevés repülőgéppel válaszolhatott. Ma viszont a németeknek áll csak kevés repülőgép készen az Anglia elleni támadásokra, míg a R. A. F. hevesen bombázza a német birodalmat. »Mi nem tesszük ezt bosszúból, ámbár nem felejtettük el Varsót, Belgrádot, Rotterdamot, Londont, Plymouthot és Coventryt, hanem mi bombázzuk a német városokat sorozatosan és mindig erélyesebben, hogy a németek számára a háború folytatását lehetetlenné tegyük. És ezt a célt kíméletlenül követni fogjuk.«

Ritkán adtak hivatásos katona szájába nagyképűbb és cinikusabb szavakat. De céljuk sokkal átlátszóbb, semhogy a német nép közvéleményében bármily megfélemlítő hatást elérjenek. A német nép háborús akarata van olyan szilárd, mint az angolszászoké volt London bombázása esetében, annál is inkább, mert az 1918-as év szomorú tapasztalatai még igen élénk emlékezetben állanak ennél a nemzedéknél. De különben sem olyan veszélyes a helyzet.

Douhet tábornok tanai a háborút megelőző években azt a nézetet keltették, hogy a légi hadviselés esetleg egyedül is katonai döntést idézhet elő. Az eddigi háborús tapasztalatok azonban bizonyos mértékig megcáfolták a Douhet-féle nézeteket. Valóságos és eredményes döntések a mostani háborúban csak ott voltak, ahol a földi- és légierő katonai műveletei együttesen kerültek végrehajtásra. A légierő egyedül még nem képes »arcvonalat« alakítani. Mindeme, az eddigi háborús események szülte tapasztalatok ellenére, az Anglia által Németország ellen vezetett jelenlegi intenzivebb légiháborút az angolszászok szeretnék »második arcvonalnak« deklarálni. Ezzel kapcsolatban számos angolszász és semleges helyen az a nézet alakult ki, hogy ez a légiháború a német légi haderő anynyira jelentős erejét köti le, hogy ezáltal a Szovjetunió lényeges tehermentesítést nyer.

A brit légiháború Németország elleni kihatását immár két év óta megfigyelhettük. Aki a brit légi cselekmények hatását józan szemmel látja, megállapíthatja, hogy jelenleg Németország felé második arcvonal nincs. A brit



FW. 190. vadászok őrjárata

éjjeli bombatámadások sohasem tudják a háború sorsát eldönteni, még abban az esetben sem, ha erejükben és hatásukban megsokszorozódnának. Még az erőlekötés, miáltal keleten esetleg döntés volna elérhető, is csak jámbor óhaj. Amit Németország légvédelmi tüzérségben és vadászrepülő erőkben a brit légitámadások ellen készenlétbe helyezett, nem igen haladhatta meg azt a mértéket, amit a természetes honi légvédelem minden légileg veszélyeztetett országban megkövetel. Ezek az erők kétségtelenül akkor is készenlétben állanának, ha a brit támadások a valóságban nem következtek volna be, hanem csak várhatók volnának. Akár a tengeri hatalmaknál a flotta »fleet in being« hatása, úgy a korszerű nagy bombázó kötelékekkel rendelkező légihaderő jellemzője is az, hogy pusztán létezésük, az előreláthatólagos ellenfeleket alaposan megszervezett honi légvédelem felépítésére kényszeríti.

Ha Németország brit légitámadások elhárítására repülőgépeket és légvédelmi tüzérséget helyezett készenlétbe, úgy ez még korántsem jelent második arcvonalat. A korszerű hadviselés az egész hátország védelmének megszervezését megköveteli. A védelmi eszközök készenlétbe helyezése nyugaton nem az utóbbi időben bekövetkezett brit légi aktivitás kényszerű következménye, hanem ez fennállott már a háború megindulása előtt.

A nyugatnémetországi német városok ellen vezetett brit terrortámadások (Bremen, Lübeck, Hamburg, Köln, Mainz, Koblenz, Karlsruhe) minden esetre fényt vetnek a R. A. F. vezetőinek hadászati elgondolására. Düsseldorf, Duisburg, Osnabrück és Saarbrücken után a Mainz és Koblenz ellen vezetett támadások arra mutatnak, hogy a britek a nyugatra vezető összekötővonalak megbénítására törekszenek. Az angolok állítása szerint ezek a városok vasút- és útcsomópontokat képviselnek és legtöbbje fontos folyókikötő és átrakó hely a kiterjedt belföldi vízhálózatban. Ezek képviselik szerintük a francia, belga és hollandi területen állomásozó német hadseregek legfontosabb hadtápállomásait mind raktárakban, mind utánpótlási átrakó állomásokban. Ezeket le kell küzdeni.

Az amerikai repülők részvételét a kontinens elleni támadásoknál a németek egyelőre csak tüntetésnek tekintik. Különösen Franciaországgal szemben, amelynek pl. Rouen bombázásánál nagy polgári veszteségei voltak. A magas amerikai veszteségszámok viszont szimbolikusak. Az amerikaiak kétségtelenül éppoly vad lendülettel jöttek át, mint annakidején apáik az előző világháború végén. De haditapasztalatok híján jöttek és most az egyszer nem leharcolt, anyagban kimerült és alárendelt ellenfélre találtak. Sőt hároméves harctapasztalattal és a légi harc harcászatában igen jártas olyan vadászokkal állanak szemben, akik világviszonylatban elismert elsőrendű Messerschmitt és Focke Wulf vadászgépen ülnek.

Az amerikai repülők erős handicappel indultak, amit nagy veszteségekkel kell megfizetni. Mert a mai nyugati légiháború nemcsak bátorságot és merészséget követel, hanem nagy harctapasztalatot és bevált repülőgép anyagot. Erről azonban az amerikai közvélemény keveset fog megtudni.

Amit egyébként az amerikai tábornok kikürtölt: Angliában 150 hadi repülőtér, 400.000 amerikai repülő katona, ezekre menő repülőgép, még a valóság esetén is üres szó és puszta hírverés. A gép halott dolog. Még oly erős, még oly teljesítőképes és pusztító hatású is lehet a gép, nem a hideg fém döntő, hanem az élő embernek fölényes erkölcsi ereje, aki építi a gépet, vezeti és kiszolgálja a gépet. Ha nem így volna, a szovjetoroszok hatalmas emberi és anyagi erejükkel keleten és az angolok Afrikában már régen győztek volna.

Angliából eddig mindig azt hirdették, hogy 1942-ben el fogják érni a német repülőgépgyártást, 1943-ban pedig az Egyesült Államok segítségével túlszárnyalják majd. Ezt a számítást azonban, úgy látszik, Japán beavatkozási lehetőségének elhanyagolásával végezték, mert eddig semmi előjel sem mutat erre a fölényre.

Ha az 1941. és 1942. évi hadműveleteket pontosan és tárgyilagosan vizsgáljuk, arra a meggyőződésre jutunk, hogy a háborús döntés elérése tisztán a légierő által nehezen remélhető, nélküle azonban ma elképzelhetetlen!

Vitéz Szentnémedy Ferenc ezds.

A Tasnádi-tanítvány,

Balázs András, magassági betegséggel küzdve repült új magassági csúcseredményt



Tasnádi László legutolsó nagy repülésöröme az volt, hogy az aranyjelvényhez szükséges magassági rekordrepülését túlszárnyalta egyik tanítványa: *Balázs* András gépészmérnök, a Müegyetemi Sportrepülö Egyesület egyik legtehetségesebb vitorlázórepülője. Amikor *Tasnádi* 3770 méter magasságot repült az M. 22-övel, a repülés tapasztalatait mindjárt közölte Balázzsal, akit rendszeresen előkészített a magassági repülésekre:

— Eredményt biztosan csak akkor érhetsz el, ha felhőbe mégy... Vakrepülés kell a komoly magassághoz...

Balázs Tasnádi tanításai nyomán kezdett a magassági repüléshez. *Igen keményen meg kellett dolgoznia az új csúcseredményért.* 4707 méter abszolút magasságra repült, új magassági csúcseredménye 3845 méter. Felhőben érte el. Ebben a magasságban még olyan erős, sorozatos lökésekből álló emelés volt, hogy egyre feljebb emelkedhetett volna, de nem volt vele légzőkészülék, anélkül pedig veszedelmes lett volna a dolog. Igy is »elkapta« egy kissé a magassági betegség, bágyadt lett, dugóhúzóba esett és későn vette már észre. Egészen kimerült a repülés után.

Megkértük *Balázst,* írja meg a *Magyar Szárnyaknak* az aranyjelvényhez szükséges magassági repülésének, egyben a magyar magassági csúcseredménynek történetét. Rendkívül érdekes, a vitorlázórepülés szempontjából bőségesen tanulságos ez az írásbeli beszámoló:

— M. 22. típusú, nagyteljesítményű géppel 3845 méter kiértékelt magasságot értem el abszolút magasságom 4707 méter, a lekapcsolás 862 méteren történt.

— Délben 12 órakor indultam először. Egész nap erős napsütés volt, de a felhőképződés késett. Az első startom alkalmával félméteres emelésekkel igykeztem a levegőben maradni, de a *termikbuborékok pár perc alatt kimerültek* és nyugodt másfél méteres merüléssel 10 perces repülés után földet értem. Ugyanez volt a helyzet a második és harmadik felszállásom alkalmával, azzal a különbséggel, hogy az érdi terep környezetében erősen tornyosodó felhők keletkeztek. Csak éppen repülőterünk légtere felhőtlen.

— Negyedik felszállásom alkalmával megbeszéltem a vontató pilótával; *Bollmann* Bélával, hogy elhagyjuk a repülőtér légterét és a tornyosodó felhők alatt magasan lekapcsolva, felhőrepüléssel kísérlem meg nagyobb magasság elérését. Azért kértem a magas lekapcsolást, mert úgy gondoltam, hogy talán ott erősebb termiket találok és a repülőtérre is vissza tudok jutni sikertelen próbálkozás esetén.

Igy kezdődött

— Elindultunk. A repülőtértől délre gyönyörű élesrajzolatú kumulusz tornyosult, de mire alája értünk, már esett az eső, megfordultunk és a repülőtértől északra Budapest kötömegei fölé indultunk. Sajnos, ez alatt 700—800 méterre emelkedtünk, ebben a magasságban kapcsoltam le egy 2 méteres emelésben. Lenéztem, alattam a csepeli gyár kohói dolgoztak. Most már az emelés állandósult és 1—2 méter között ingadozott. Már 1500 méteren voltam, midőn megjelent alattam egy másik M. 22., mintegy 500 méter távközben emelkedtünk 2000-ig. *Itt kerültem először felhőbe.*

— Nagy figyelemmel és feszült idegekkel tüntem el a felhőfoszlányokba. A variométer 2 m/sec emelést mutatott.

— Kiváncsi voltam, hogy *mi lesz a vakolással?* A legutóbbi repülésem alkalmával sikerült először felhőben maradnom, ezen a repülésen 3663 méter magasságot és 160 kilóméter célrepülést értem el és körülbelül egy órán keresztül gyakoroltam a felhőrepülést, ez alatt meglehetős gyakorlatra tettem szert. De igen megrendült az önbizalmam, amidőn mintegy 300 méteres emelkedés után egy éles bal spirálban *kétszer átestem és ezzel egy olyan átesési hullám kezdődött, hogy kénytelen voltam kihúzott fékalappal menekülni a felhőből.* Egy kicsit örültem is a rövid repülésnek, mert ezalatt legalább kiismertem a gépemet.

— Spirál közben, mivel nehezen dugózik, *folytonos hullámvonalat írt le,* amit a sebességmérő erős ingadozása árult el. Az áteséseket nehezen korrigáltam, mert a felgyorsult gépet kicsürve ellenelépve, húzva igyekeztem normálba hozni és a magassági kormány érzéketlensége folytán, erélyes húzást kellett alkalmaznom, hogy a 120—130 km/óra sebességre felgyorsult gépet normál, azaz 60 km/óra sebességű siklásra bírjam. *Ennek még iszonyatosabb átesés lett a következménye, mert nem nyomtám előre a botot elég korán.* Ez az átessésorozat azután végkép megzavart és kénytelen voltam mentsváramhoz, a féklaphoz nyúlni.

Bele egy sötét felhő hasába

— A felhőből 2100 méteren kijöve egy óriási tornyot láttam magam előtt körülbelül 5 kilóméternyire Budapest kellős közepe fölött. Elhatároztam, hogy megnézem. A város végéig tartott. Talán száz métert merültem az út alatt. A felhő előtt találtam egy kis gomolyagot. Kétméteres emeléssel fölemelkedtem benne 2300 méterre, a felhő alja magasabban volt, mint a szomszédos toronyé mintegy 2—300 méterrel. Nem mentem bele, hanem az aljára érve, kivettem a fordulóból és *neki szegeztem az M. 22-es orrát a felhőóriás legsötétebb pontjának. Meghúztam a hevedereket és mindenre elszántan belementem az oldalába.* Nem biztam a nagy magasságban a szokatlan gép és a magas lekapcsolás miatt, de gondoltam — ha már itt vagyok — a 3000-et mégegyszer megcsinálom.

Megkezdődik a tánc

— *Körülöttem elsötétült minden.* Szemem mereven a sebességmérőn és elfordulásjelzőn függött, a golyót kihagytam a játékból. Az elfordulásjelző kezdett jobbra kitérni, ez megzavart, mert felhőrepüléseim alkalmával mindig bal kört csináltam és alig vettem észre, hogy a vario 3 méteres emelést mutat. Egy erélyes mozdulattal átvágtam balra és ezzel *elkezdődött a tánc. Az erőteljes mozdulattól és talán a dobástól átestem,* de most már mindent nagyszerűen korrigáltam. A variométer 3000 méteren elindult fölfelé és midőn elérte a 6 méteres emelést, olyan lökéseket kaptam, hogy *a fejem minduntalan bevertem a födélbe.* A kanál gyakran kilendült a bal szélső helyzetbe, mégis az volt az *érzésem,* hogy éles *jobb fordulóban* vagyok, és csak a legnagyobb küzdelemmel sikerült a beidegzett mozdulattal ellenekeznem és még jobbra csürni. 3800 méteren csinált a gépem egy olyan Tauhert, hogy már azt hittem, vége a magassági repülésnek. *Egészen beleizzadtam, mire ismét normálba hoztam.* A gép csuromvizes volt a lecsapódott vízcseppektől, a bepárásodott celluloidtetőn, még ha nem lett volna körülöttem piszkosszürke köd, se láttam volna semmit. Nem fáztam, legalább is nem éreztem annyira, *fütött az izgalom.* Az ablakokat ugyan még világoson becsuktam, de a hideg bejöhetett, mert a celluloid egy darabon ki volt előttem törve. A magasságmérőt csak a legritkábban figyelhettem, amikor egy-egy nyugodt szakasza volt a repülésemnek.

Villámemelés a sötét felhőben

— *4000 méter körül a vario már 8—9 méteres emelést mutatott* és csak dobás alkalmával ment le 3—4 méterre. Szinte pillanatok alatt 4600-on voltam. Itt éreztem először, hogy nagy magasságban vagyok. Éles tiszta levegő csapott meg és a *magassági betegségre gondoltam.* Nem volt oxigénem. Elhatároztam, hogy 5500 méter fölé nem megyek. Voltam már 6000 méteren egy órán keresztül magassági kamrában és most mintha *ugyanaz az íze, illata lett volna a levegőnek,* mint ott.

(Folytatása a 29. oldalon)



A Consolidated Liberator

ZAVARÓTÁMADÁSOK BUDAPEST ELLEN

A szovjet és az angolszászok zavaró berepülési lehetőségei

A Budapest ellen intézett két, igazán eredménytelennek mondható szovjettámadás »segítségével« esett át a légikeresztségen a magyar főváros. S mi mindennek a tanulsága: a jövőben is tarthatunk légitámadástól, de ijedtségre és főkép félelemre semmi ok sincs.

A »Magyar Szárnyak« első ízben foglalja össze a Budapest ellen intézhető ellenséges légitámadások támaszpontjait, a támadás kilátásait s az ezzel kapcsolatos ezernyi, közérdekű kérdést.

Az ellenséges, szovjet és angolszász tervek három helyről »irányozták elő« a középeurópai térség és itt Budapest bombázását.

Egy pillantást vetve a térképre, meggyőződhetünk, hogy a három legkedvezőbb bombázási támaszpont helye csakis valahol Moszkva mellett lehet a szovjetek számára, míg az angolszászok támadásainak kiindulópontja valahol Dél-Angliában és Egyiptomban lehet. Tudva a legújabb jelentésekből, hogy az angolok és amerikaiak Kairó melletti támaszpontjaikon jelentékeny számú B—24 Liberator mintájú, Consolidated gyártmányú négymotoros bombázót vontak össze, nyilvánvaló, hogy ezek egy részét a középeurópai térség ellen zavarásra fogják felhasználni, mint azt Romániával máris tették. Tehát Moszkva, Dél-Anglia és Kairó felől van eshetőség légitámadásra. Mind a három hely fővárosunktól körülbelül 1500 kilométeres távolságban fekszik, tehát a repülési távolságok megközelítőleg egyenlők.

Ezerötszáz kilométeres távolságra végrehajtott bombázás már nem tartozik a könnyű feladatok sorába. Rendkívül jól kiképzett és megfelelően előkészített személyzetet igényel s különösen nagy műszaki előkészületet. S még így is meglehetősen kockázatos feladat egy ilyen támadás. Tudjuk, hogy 1500 kilométeres távolságon legalább is háromféle időjárási zóna felett kell a gépeknek elhaladniok s ugyanakkor nem is kaphatnak útvonalukról időjárásjelentést, hiszen az egész utat ellenséges terület felett kell megtenniök. A szovjetgépek esetében például más időjárási övezet Ukrajna, más a Kárpátok és ismét teljesen más a magyar medence. Ha viszont Kairó felől jönnek az amerikaiak, akkor megküzdhetnek a Földközi-tenger, a Balkánhegység és ismét a magyar medence esetleges időjárási nehézségeivel. Az a kedvező eset, hogy mind a három övezetben a legjobb időjárás uralkodjék, teljesen valószínűtlen. Ez az időjárási tényező pedig igen fontos!

A felvonulási távolság tehát kereken 1500 kilométer. Ez a mai bombázógépek átlagos 350 km/óra leggazdaságosabb utazósebességével 4½ órai repülésnek felel meg. A visszaút ismét ugyanennyi. Nem elégséges azonban pontosan, kimért üzemanyagkészlettel elindulni, hanem néhány órai tartalékot is kell a gépnek vinnie. Számítani kell ugyanis azzal, hogy a gépnek ellenszelekre, navigációs hibákra, bizonyos időt kell eltöltenie a cél megkeresésével és a cél felett, tehát kerülőket kell tenie, ez pedig üzemanyagfogyasztással jár. Kell tehát arra számítanunk, hogy a gép 9 óra helyett legalább 13 órai repülésre elegendő üzemanyagot visz.

Mennyi benzinre van szüksége a korszerű bombázónak? Általában 1200 lóerős motorok vannak a gépeken. Egyegy ilyen motor 800 lóerő gazdaságos teljesítményt fejt ki utazósebességnél és így óránként kb. 180 kg üzemanyagot fogyaszt (a korszerű keverékszabályozó berendezésekkel). Egy négymotoros gépnek tehát óránként 720 kg üzemanyagra van szüksége. A kétmotoros gép szükséglete ennek éppen a fele. Egyszerű szorzással megállapíthatjuk, hogy a négymotoros gépnek útjára mintegy 9 és fél tonna üzemanyagot kell vinnie, a kétmotorosnak pedig ennek a felét: 4 és háromnegyed tonnát.

A négymotoros gépen 6—8 főnyi személyzet van, akiknek súlya 600—800 kg felszereléssel együtt. A gép felszereléséhez tartozik még a védőfegyverzet: 5—6 géppuska és a hozzátartozó lőszer súlya 5—600 kg. Különböző egyéb felszerelési tárgyakkal ez másfél tonnának vehető.

Ha most egy korszerű négymotoros bombázó hasznos terhét 12 tonnának vesszük, ami meg is felel a jelenleg alkalmazott gépek adatainak, úgy most csupán 1, azaz egy tonna hasznos teher marad bomba számára a legkedvezőbb esetben is. Gyakorlatban még különböző egyéb felszerelési cikkek is jelentékeny súlyt foglalnak le, tehát a mi távolságunkra gyakorlatilag közelebb járunk a valósághoz, ha 500—700 kg bombát veszünk gépenként.

A kétmotoros gépek esete még kedvezőtlenebb az ellenség számára. Ezeknek a gépeknek a hasznos terhe még kisebb aránylagosan is, úgyhogy itt semilyen esetben sem számolhatunk 350—500 kg-nál több bombára, még a legkedvezőbb esetben sem.

Jogosan felmerül tehát az a kérdés, vajjon érdemes-e az efféle támadás?

Mert tudjuk, hogy a gép vezetéséhez és kezeléséhez kitűnően kiképzett, távrepülésekben gyakorlott személyzet kell. Másrészt a gyakorlat azt a tapasztalatot mutatja, hogy 15 százaléknyi megy tönkre az efféle vállalkozásokban. Vagyis 25 gép bevetése esetén állandóan fennáll annak a valószínűsége, hogy ebből időjárási viszontagságok, navigációs hibák s ezernyi más baj következtében. A támadás tehát alaposan meggondolandó — vajjon érdemes-e?

Éppen a veszteségek várható nagysága miatt, hiszen ellenhatás (légvédelem, vadászok) következtében a veszteség megsokszorozódik, nem is lehet várni, hogy nagyobb erőkkel hajtsanak végre ilyen távolságra támadást. 20—25 gépnél nagyobb kötelék több hullámra elosztva is valószínűtlen. Ennek megfelelően a várható bombamennyiség is jelentéktelen azokhoz a mennyiségekhez képest, amelyeket a német—angol légiháborúban alkalmaznak.

A veszély tehát fennáll, de a nagyságát nem szabad túlbecsülni.

A megoldás nyilvánvaló: minden eshetőségre fel kell készülni, nyugodtan kell várni mindent, félelemre nincs ok. A többit pedig bízzuk a légvédelemre.


LONDON
VADÁSZKISÉRET HATÁRA
500 Km.
4 t.
»WELLINGTON«
»LIBERATOR«
1000 Km.
»STIRLING«
2 t.
1 t.
»HAMPDEN«
B
0°
40°
20°
FÖLDKÖZI TENG
LIBIA
2 t.
1000 Km.
500 Km.
4 t.
VADÁSZKISÉRET HATÁRA.
TIPUSOK AZONOSAK
A LONDONI GÉPEKKEL.
KAIRO

KELETI TENGER

»SB-3A«



4t.

1000 km.



500km.

MOSZKVA

2t.

»SB-3«

»DB-3F«

»ANT.«

PEST

VADÁSZKÍSÉRET HATÁRA

FEKETE TENGER

KAUKÁZUS

R

40°

40°

942.



Német futárgép érkezett



Őrszem a repülőtéren

EGY KÖZELFELDERÍTŐ SZÁZAD NAPLÓJÁBÓL...

III.

A salamoni osztozkodás...

Két hadapródőrmester, azaz »kadét« is van a pilóták között. Ők a század Benjáminjai. Úgy is írhatnám: kedvencei.

Nem csoda!...

Ha bevetésről van szó, mindkettő majd összetöri magát a nagy igyekezettől. A bevetési táblázaton is fejhosszal vezetnek. Még annyit kell mondani, hogy az egyik megfigyelője százados, a másiké főhadnagy és akkor érthető, hogy van »tekintélyük« is. A dolog komolyabb oldalához tartozik még az is, hogy mind a ketten kiválóan repülnek...

Most pedig áttérhetünk a két »kadét« barátságára.

Mert ha valamikor legendákat írtak a két görög hős, Castor és Pollux barátságáról, akkor most is el kellene néhány legendairó, hogy méltóképpen örökítse meg a modern idők eme szövetkezését.

Különösen a két gyerkőc, — hiszen alig húsz esztendősök — közös pénzügyeit.

A hadaprődokat azonkívül, hogy szeretnek enni, általában a pénztelenség sanyarú állapota jellemzi. Mert ugyebár szép dolog a rang, de mód is kell hozzá. A hadapródőrmesterek »fizetése« azonban, — az ő egybehangzó állításuk szerint — még »reprezentációs« kiadások fedezésére sem elegendő.

Ezen aztán ki-ki úgy segít, ahogy tud.

Ki a papától, ki a mamától, az élelmesek mindkettőtől, rendszeres zsebpénzt élveznek. Ha netán nagybácsi is feltűnik a láthatáron, annál szerencsésebb az eset.

Van aztán másik mód is, a »valóságos« őrmesterré való előléptetés. Ez azonban kissé nehezebb ügy. Mert igen sok körülmény kerül mérlegelésre, míg valakit felterjesztenek ilyen »előléptetésre«.

De a mi két »kadétunknál« megvoltak eme kellékek.

A századparancsnok el is árulta, hogy egyiket erre az előléptetésre, a másikat kitüntetésre terjeszti fel.

Nosza, megindult a találgatás, melyik ki lesz és melyik jár jobban?...

Mert szép dolog a rang, de a kitüntetés is.

Különösen akkor, ha valaki a repülőakadémiára pályázik és fel is veszik. Van akkor tekintély a többiek előtt...! Hogy is ne...! Háborút járt akadémikus, mellén az ezüsttel...

Hát ilyen akadémikust »respektálnak« a többiek, de talán még a tanárok is... Mert ugyebár csak nem lehet »beszedetni« a kisezüstös hőst, ha netán egyszer nem készült és nem tudja a leckét...

És a gyengédebb nemről ne is beszéljünk...!

Szóval meglehetősen gondban voltak barátaink, vajjon melyik kapja a kitüntetést és melyik a »gubát«? Mindenesetre már előre megegyeztek, akármi is lesz a sors döntése, egyikőjük se járjon rosszul. Megegyeztek pedig a következőképpen:

Akit valóságos őrmesternek léptetnek elő, az megfelezi a pénzt azzal, aki nem kap anyagiakat. Ha a másik megkapja a kitüntetést, akkor csak negyedrészét élvezi a másik fizetésének. Szóval az egyik háromnegyed pénzével szemben áll a másik kitüntetése egy negyed fizetéssel. Ha megtörténne az a »csoda«, hogy mind a ketten »valóságos« őrmesterek lennének, — az ember tételezzen fel minden jót a századparancsnokáról — akkor aki még kitüntetést is kap, leadja a fizetése felét a másiknak fájdalomdíj gyanánt. Ha pedig, — ez lenne a legjobb eset — mind a ketten előlépnének, sőt kitüntetést is kapnának, akkor... az első hónapi fizetésüket összeteszik és elmulatják...

Mikor ezt a meglehetősen bonyolult ítéletrendszert elmagyarázták, megkérdeztem, hogy hányasuk volt számtanból?

Az egyik elpirulva mondta:

— Hármasom... de kegyelemből...

A másik »önérzetesen« felelte:

— Ahányszor osztályt ismételtem, kedves bátyám, mindig számtan miatt történt...

Én mindig mondtam, hogy az élet rácáfol a tanáraikra...!

Amikor az egyik „kadét" megelőzi a másikat.

Most már ha így benne vagyok a két jóbarát viselt dolgainak elmondásában, folytatom a mondókámat, annál is inkább, mert komolyra kell fordítanom a szót és azt fogom elmondani, hogyan előzte meg az egyik barát a másikat.

Még pedig igen nagy lépéssel.

Egy szép légigyőzelemmel...

Ez nagy szó, különösen a közelfelde-



Álcázott He. 46.



»Tiszteletkör« leszállás előtt



Ezt is elintéztük...



Német He. 111 hozza a vaskereszteket

rítőknél, ahol már a feladatuk természete is egészen más, mint a harc.

No de a lényeg az egész dologban annyi, hogy barátunk, az egyik »kadét« — nevezzük Matyinak — egy szép nyári hajnalon bevetésre ment. Mielőtt elindult volna, egyetlen tekintetett vetett csak a bevetési táblázat rovataira és elégedetten lélegzett fel:

— Helyes, kettővel vezetek...

Már mint bevetéssel... mert a két jóbarát között ebben az egyetlen kérdésben volt csak versengés. Itt azonban kegyetlen és engesztelhetetlen. A bevetés felülemelkedik szövetségen, testvériségen, barátságon. Lecsaphatja egyik a másik kezéről a kislányt, megeheti titokban a hazulról jött csomagot, előbb mehet haza szabadságra, de a bevetés az más . . . egészen más ...

Persze mindenki örül, ha a másikat megelőzheti. Az egész századnál az a legboldogabb, aki a lista élén áll és a legszomorúbb a legutolsónak kullog ...

Szóval elindult a »kadét« bevetésre. Feladatául kapta a Don egyik kanyarjának az ellenőrzését és a saját első vonalunk megállapítását.

Ment is a feladat, rendben.

Valamit azért lehetett érezni, előresejteni, mert olyan forgalom volt a levegőben repülőgépekből, mint (ha más hasonlat, legalább hazai legyen) nyári délben autóból a Nagykörúton — békeidőben... Hol jobbról, hol balról tünt fel egy kötelék, az egyiket bombázóknak vélte, a másikat vadászoknak. Amelyikről azt hitte, magyar vagy német, azok előtt vigan repült tovább, amelyikek viszont gyanusnak tetszettek előtte, gyorsan elhúzott a közelükből.

Már a Don felett járt, mikor váratlanul, — minden »ajándék« váratlanul jön, — három szovjet vadász támadt rájuk. Egyik elölről, a másik jobbalsó fordulóból, a harmadik hátulról . . .

Meglehetősen komoly percek voltak!

De a »kadét« tudta, mit kell tennie. Balra kifordult, a szemközt támadó Ratát géppuskázta, az oldalt elmaradót a megfigyelő pörkölte meg alaposan, a hátulsó gép pedig őrült gyorsasággal elrohant mellettük.

És most egy kis tánc kezdődött . . .

Szerencsére a felderítőgép elég fordulékony volt, a »kadét« pedig jó pilóta lévén, ügyesen »keverte« a vörös vadászokat, úgyhogy sikerült lassan a saját vonalunk fölé és földközelbe kerülnie . . .

És ekkor történt a váratlan fordulat! Ugyan később, mikor a »kadét« elmesélte a légikalandot, nagybüszkén hangoztatta, hogy előre tudta, lelövi valamelyiket . . .

De higyjük el, legjobban ő maga csodálkozott, amikor . . .

Amikor az egyik vadászgép éppen előtte fordult szép kényelmes lendülettel balra fel, erre aztán beleeresztett egy pontosan ülő, jó hosszú sorozatot.

Több se kellett a Ratának. Csak előrebukott és égve zuhant lefelé . . .

A másik kettő valószínű csodálkozva nézte, hogy ez a szitakötő ilyet is tud . . . ez a csodálkozás elég sokáig tartott s ezalatt a magyar felderítő gép belehúzott egy kis völgybe és kecses surranással eltünt a két bolsi elöl.

Most persze aztán egész külön regényírói tehetség kellene hozzá, hogy ecsetelni tudjam a hazaérkezés pillanatait. Amikor a »kadét« győzelmi billegtetéssel háromszor csapott le a repülőtérre, aztán a kaland elmondásának minden apró részletét, a boldog mosolygást, az el-elcsukló hangot és persze a másik »kadét« fanyar örömét.

Most ő is állandóan szovjet vadászokkal akar találkozni. És ha nem lesz légigyőzelme, talán ez a nagy barátság is elhalványul... lám, mennyi minden bajt okoz az a fránya szovjet . . . !

p. p.

Egy nyirfakereszt őrzi a hős őrnagy emlékét az orosz rónaságon...

Az ujságíró feladata, hogy feljegyezze a történelem számára a magyar hősiesség tetteit. Most a magyarság számára bátorító példának, később az utókornak útmutatásnak. És a nagyvilágnak is, hogy lássa és tanulja megismerni, szeretni és értékelni a magyar katonát. Háború van és a háború nemcsak hősöket avat, de áldozatokat is követel. És a magyar vér, a magyar élet és a magyar hősiesség, újból áldozatot hozott.

Nagy áldozatot...!

És megint az ujságíró kötelességét kell hangoztatnom. A feladat és a kötelesség fájdalmasabb részét. Azt, hogy erről az áldozatról is számot kell adni. Egyénileg fájdalmas ez a kötelesség, hiszen a fájdalom belemar a szívbe, most, amikor olyan ember elvesztéséről kell írnom, aki magyar volt, katona és talpig ember.

Telitalálat éri a bombázógépet

A szomorú beszámoló, amelyet írok, több ember vallomásából, a szemtanuk elbeszéléséből állítottam össze, de legnagyobbrészt Orbán György főhadnagy személyes élménye volt és tőle magától hallottam. Ő ott volt azon a gépen, amely szerencsétlenül járt, mint segédtisztje kísérte el végzetes útjára Mocsáry őrnagyot, és csak különös szerencse folytán maradt életben.

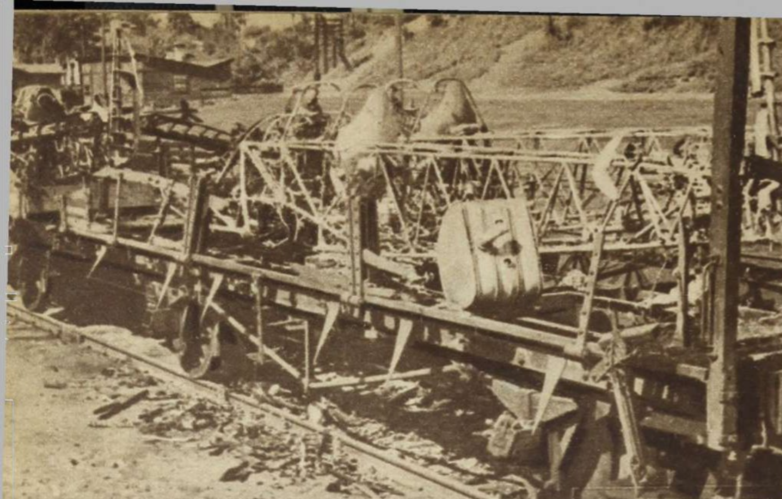
.... A bombázóosztály parancsot kapott, hogy a Don hirhedt könyöke, az urywi kanyar ellen hajtson végre támadást. Egy raj indult bevetésre. A vezérgépen ült Németh János vezérkari alezredes, Mocsáry István őrnagy, osztályparancsnok, Orbán főhadnagy, mint megfigyelő, Nagy Zoltán őrmester, szerelőlövész, valamint Piri Imre szakaszvezető, rádiótávirász. A vezérgépet maga Mocsáry őrnagy vezette.

A raj elérte az urywi kanyart és már bombáikat is oldották, mikor a vezérgépet telitalálat érte. A lövedék átszakította a jobbszárnyat és a gép jobboldali motorját.

— Pillanatok alatt történt mindez, — mondja Orbán főhadnagy, — egyszerre csak azt éreztem, hogy erős léghuzat szorít be a gép belseje felé, ugyanis előttem vált le a megfigyelőfülke eleje. Hátranéztem a gépbe. Akkor már füst és láng volt minden. Annyit láttam, hogy Németh alezredes úr kiugrik, az ejtőernyője nyílt is már. Mocsáry őrnagy úr tovább vezette a gépet saját első vonalaink felé azzal a szándékkal, hogy aki tud, még kiugorjon a gépből. Sajnos, ekkor a gép hátulja már csupa láng volt. A két ember, a szerelő és a rádiótávirász már nem tudott kiugrani. A gép közben balfelé fordult és lassú körözéssel ereszkedett lefelé, égve, lángolva. Éppen a Don felett voltunk. Megint hátranéztem. Láttam, hogy Mocsáry őrnagy úr felnyul a tetőablak kioldójához... Azt hittem, ugrik ő is... Előrehajoltam és már zuhantam is le a mélybe...

»A harmadik ejtőernyőt nem láttam...«

— Ahogy kinyílt az ejtőernyő, — meséli tovább Orbán főhadnagy, — felnéz-



Szétbombázott szovjet lőszervonat



Parancskiadás bombázóinknál

tem. Fent csak egy ejtőernyőt láttam, Németh alezredes úrét. A második volt az enyém. A harmadik ejtőernyőt azonban nem láttam. A gép akkor is forgott a »bal-dugóban«, és lángolva közeledett a földhöz. Számoltam magamban. Lent ellenséges állások vannak, ezt tudtam. Ha így esünk, egyenesen, biztos orosz kézre kerülünk. A bombázógép is odaesett. Hatalmas füstfelhő jelezte, hogy hol ért földet. A gondviselés azonban, legalább nékünk, segítségünkre sietett. Keleti szél fujt és érezhetően sodort át a mi állásaink felé. Az alezredes úr, mivel előbb tudott kiugrani, éppen a mi állásainkba esett. Földreéréskor bokáját törte. De életben maradt, mégis... Én később ugrottam, úgyhogy akkorra már közelebb ért a gép a Donhoz. A keleti szél engem is a saját állásaink felé sodort, de nem jutottam el egészen a mi csapatainkig. Közvetlenül a falu és az állások közé ereszkedtem le. Alattam még mindig oroszok álltak, akik géppuskával, golyószóróval, puskával és pisztollyal lőttek rám... Közben vad örömmel kiáltoztak... Ahogy földet értem, már rohantak is felém. Lekapcsoltam az ejtőernyőt és a közelben lévő búzatáblába vetettem magam. Mintegy ezer métert kúsztam a magas búzában, zegzugos irányban, hogy ne tudjanak megtalálni. Arra gondoltam, megvárom az estét, a napnyugtától majd tájékozódom és úgy jutok el a saját csapataimhoz... Közben azonban Németh alezredes úr elérte a mi első vonalunkat, ott hordágyra tették, első segélyben részesítették és ugyanakkor járőrt küldtek ki az én megkeresésemre. Magam kúszva, óvatosan előbbrejutva, egy horhos széléhez értem. Ott aztán magyar beszédet hallottam... És most, úgy érzem magam, fejezte be szavait Orbán főhadnagy, — mint aki ajándékba kapta vissza az életét... Tragikus, hogy parancsnokom, Mocsáry őrnagy úr és a gép két személyzete életét vesztette...

Gyászmise egy kopjafa előtt...

Kegyeletes ünnepre gyült össze a bombázóosztály.

A repülőtér melletti erdő szélében fehér nyirfából hatalmas kettőskereszt áll és faragott kopjafa. A kereszt előtt barna, egyszerű fatáblán az osztály megemlékezés hős osztályparancsnokára és a másik két hősi halottra. És három koszorú. Az egyiket a bombázók kötötték cserfalevélből, a másikat a német bajtársak küldték és a harmadikat Mocsáry őrnagy fronton lévő rokonai, egy ezredes és egy vöröskeresztes ápolónő hozták.

A gyászmise alatt néma vigyázzban áll az egész osztály.

Aztán felhangzik a pap szava:

— Imádkozzunk hősi halált halt bajtársainkért...

Tompán, szomorúan imádkozunk:

— Miatyánk... ki vagy a mennyekben...

Aztán néhány szó még, a kötelességteljesítésről, a hősiességről, a legszentebb áldozatról, amit ember hozhat a hazáért.

És utána csend.

Csak az erdő zúg, a felhők rohannak a sötétszürke orosz égen. És hallgat a végtelen róna, ahol már annyi magyar katona alussza csendes álmát.

Magyar katonák, magyar hősök...

—s—l.



A »Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intéző-bizottsága« az Alap részére 1942. évi augusztus hóban érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza.

Horti András honvéd 1000 P Bp., I. honv. kieg. kirend. 24.80 Nagykáta, községi elöljáróság 50 Dunaszeg, Sitkei Sándor 3 Csugor, Hangya Szöv. Kakucs, 50, M. kir. katonai parancsnokság, lengyel munkástábor 300 Pilisvörösvár, Porcsin Gyula 7 Derecske, Szolnok Város 2000, Szolomaer István 5 Hosszúmező, Kraela András 8 Oroszmokva, Községi Elöljáróság 150 Jánoshalom, M. kir. tábori zsidó munkásszázad parancsnoksága 105.30 Havasmező, Községi Elöljáróság 100 Pestszentimre, Pest—Magyarország kiadóhivatala 100 Bpest, Rozsnyó város 600, N. N. Gyimesközéplak 80, Pálóczy Ferenc 5 Marosvásárhely, Beso János 15 Kassa, Andeslovitz Tibor 5 Bp., Kiss Sándorné 2 Kisternye, N. N. 60 Gyimesközéplok, Rappay Mihály 2 Ujpest, Molnár Rózsi 5 Nyiregyháza, Balassagyarmat 1000, Községi Elöljáróság 40 Csallóközaranyos, Községi Elöljáróság 800 Borgóbeszterce, dr. Bencsik Imre 100 Kopáncs, vitéz Rásó István 5 Nádudvar, Levente Egyesület 5 Hosszúmező, Községi Elöljáróság 50 Bodrogkeresztúr, Községi Elöljáróság 353 Jászfényszaru, Községi Elöljáróság 75 pengő.

A MAESz gyászülése Károlyi Gyula gróf és Tasnádi László emlékezetére

A Magyar Aero Szövetség elnöki tanácsa szeptember 21-én ünnepi gyászülést tartott. Az ülés megnyitása után *Kara Jenő* ügyvezető elnök mondotta:

— Szent István király napján érte Szövetségünket az egyik nagy veszteség. Gyászbaborult az egész ország, amidőn szárnyrakelt a lesujtó hír, hogy Védnökünk, nagybányai *vitéz Horthy István Kormányzóhelyettes Úr* Őfőméltósága a távoli orosz harctéren hősi halált halt.

— Alig ocsudtunk fel ebből a dermedtségből, amely mindnyájunk lelkét megülte. Szeptember 2-án jött a másik megrendítő jelentés, hogy szövetségünk elnöke, *ifj. gróf Károlyi Gyula* és *Tasnádi László* repülőhalált halt.

— A megpróbáltatások legnehezebb óráit éltük át. Mi lehetett a Gondviselés akarata, hogy legjobbjainkat kiragadta sorainkból, ily súlyos megpróbáltatások elé állított bennünket? Lehetetlen, hogy a megingathatatlan kötelességteljesítésnek és az eltökélt áldozatkészségnek ezek a nemes példái meg ne szilárdítsák mindnyájunk hitét abban, hogy ott, ahol a legfelsőbb vezetés ilyen magasztos cselekedetekre is képes, ott e nemes példaadás tegeire és ebben az esetben a megsemmisülésből új élet, új erő fakad, amely győzedelmeskedik a halál fölött.

— Gyászoljuk őket a szerető bajtárs szótlan és példát követő érzésével. Tartozunk azonban emléküknek, hogy gyászunkban egy pillanatra se csüggedjünk. Az irántuk való hűség arra is kötelez, hogy tántoríthatatlanul kövessük azokat a célokat, amelyekért életüket áldozták. Nemes példájuk erősítse meg hitünket és bizalmunkat abban, hogy a célért, amelyet maguk elé tűztek, valóban érdemes élni és a végsőkig küzdeni, és hogy *ebben a küzdelemben a miénk kell, hogy legyen a győzelem, mert ők is ezt akarták.* Úgy legyen!





»Kevély« az új magyar nagyteljesítményű vitorlázógép

Rubik Ernő nagysikerü vitorlázógépei sorában a fejlődés új fokát jelenti a R—12. tipusszámú „Kevély" névre keresztelt nagyteljesítményü vitorlázógép. Méltókép sorakozik a Tücsök, Vöcsök, Pilis és Cimbora mellé, hogy a magyar vitorlázórepülőket új, az eddiginél nagyobb teljesitmények elérésére serkentse.

A gépet az Aero-Ever kft. gyártja esztergomi telepén. Tudjuk, hogy ez az izig-vérig magyar alapítású és ma már nemzetközileg is elismert cég a magyar vitorlázógépépítés legfontosabb üzeme, innen kerülnek ki Rubik Ernő kiváló szerkesztései.

A „Kevély" jóságának bizonyítására minden dicsérö szónál többet ér, ha felsoroljuk, milyen teljesítményrepüléseket végeztek az új, még „gyári meleg" géppel a magyar vitorlázórepülők ez év nyarán. Ezek sorában szerepel Ozsdolay György nagyszerü hurokrepülése: 148 km a kiindulási pontra való visszatéréssel, Nagy Árpád 170 km-es „D" vizsgarepülése és Stolte János négy nagyszerü távrepülése. Ime a lista:

Stolte János: Ferihegy—Szolnok célrepülés 80 km; Ferihegy—Siófok célrepülés 107 km; Ferihegy—Esztergom célrepülés 57 km; Ferihegy—Gyöngyös célrepülés 67 km.

Pintér József: Ferihegy—Kecskemét célrepülés 70 km; Ferihegy—Gyöngyös célrepülés 67 km.

Ozsdolay György: Esztergom—Tatárszentgyörgy 90 km; Esztergom—Tardoskedd—Komárom—Esztergom 148 km (legjobb magyar hurokrepülés).

Nagy Árpád: Gödöllő—Berettyóújfalu „D" 170 km.

Kornhauser Iván: Gödöllő—Kazár „D" 64 km.

Ennyi jó teljesítmény egy aránylag kevéssé ismert és kiismert újtipusu gépen a legszebb eredményszámla a „Kevély" javára.

A gép szerkezetileg a Rubik-gépekre jellemző vonásokat mutatja. A

(Folytatása a 26. oldalon)

18.000

-1.660

3.200

~7.750

600

1:25 „Kevély" R-12

Általános elrendezési rajz 1201-01



Marseille főhadnagy felszállásra készül



A gyár repülőterén: a gépen Marseille főhadnagy, jobbra Messerschmitt professzor

Marseille főhadnagy

a 22-éves, 150 légigyőzelmes vadászrepülő

Marseille főhadnagy, a legmagasabb német kitüntetés tulajdonosa, 150 légigyőzelem diadalmas hőse, kéthetes berlini tartózkodása alatt a német főváros lakosságának elsőszámú kedvence lett. A 22 esztendős repülőtiszttel, mint egyedüli ujságírónak, a B. L. munkatársának sikerült beszélgetést folytatnia. Az érdekes beszélgetést az alábbiakban adjuk:

— Igen! Két hétig voltam Berlinben s most, ha szabad mondanom: örömmel megyek vissza Afrikába, ahol kipihenhetem végre magamat a berlini napok nehéz fáradalmai után. Például csak a ma délelőttöm: kerek három óra hosszat kellett egy helyben ülnöm, hogy egy festő megfesthesse arcképemet. Mondanom sem kell, szivesebben veszek részt légiküzdelemben, mint még egyszer ennyi ideig mozdulatlanul ülni!...

— Főhadnagy úr a légiküzdelmek egyik legnagyobb szakértője. Nagyon érdekelné olvasóközönségünket, hogy mi a véleménye az angol repülőkről. Milyen az angol repülő harc közben?

— Előre kell bocsátanom, hogy eddigi pályafutásom alatt csak angolokkal kerültem szembe, így nincs meg az alapom arra, hogy a német repülés különböző ellenségei között jelöljem meg az angol repülők harci értékének helyét. 104 légigyőzelem után azonban azt a tanulságot leszögezhetem, hogy rendkívül szívós és veszélyes ellenfél az angol repülő. A legkisebb vigyázatlanság elegendő s igen könnyen bajba került az ember. A háború első szakaszában az angolok sportszerűen gyakorolták a légiharcokat: egyedül, egymásra való minden számítás nélkül folytatták le a harcokat még akkor is, ha kötelékben voltak. Azok a kemény csapások azonban, amelyeket tőlünk állandóan elszenvedtek, megtanították az angolokat is arra, hogy ne sport-, hanem harcszerűen hajtsák végre a légiharcot. Ez természetesen még keményebb ellenfelekké tette őket, — de tudja: a német katona és német fegyver előtt nincs ellenség, aki megállhatna.

— Minek köszönheti a főhadnagy úr, hogy a légiharcászat terén ilyen szép eredményt ért el?

— Két tulajdonságomnak. Először annak, hogy roppant szemfüles vagyok. Szemeim még a legveszélyteleńebb helyzetben is állandóan kutatnak, keresnek, — ez az állandó résenlétel már a vérembe nőtt. A második tulajdonságom pedig abból származik, hogy kezdettől fogva a minden helyzetből való lövési készség növelésére törekedtem. Az ellenfél nem is gondol reá, hogy ilyen szögből is lehet lőni, — gondtalanul készül az új támadásra, amikor márls gépében ülnek gépfegyvereim lövedékei. Erre a legjobb példa századik légigyőzelmem volt. 150 méter magasan folyt le a küzdelem s a veszélyes ellenfél elől úgy kellett kitérnem, hogy háton repüléssel magasságot vesztettem. Háton repülve a legnehezebb a lövés, szinte lehetetlen. Nekem sikerült s a Tommy ejtőernyővel ért földet. Fogságbajutása után felkerestem s ez alkalommal kíváncsiságtól égve kérdezte, hogy miképpen is tudtam ebből a legnehezebb helyzetből egy sorozatot ráengednem.

— Milyen benyomást tett főhadnagy úrra Afrika?

— A fekete földrész nagyon izgatott mindig és így örömmel repültem oda. Romantikus elképzeléseim voltak róla csak, úgy képzeltem el, mint a tüzes arab paripák, tevekaravánok, pálmaligetek és kis oázisok festői vidékét. Nos, ez az elképzelésem a legegyhangúbb és legunalmasabb sárgaságba fulladt bele! Egy földrész, ahol minden csupa homok, — nem tudja elképzelni kedves uram, hogy mennyi homok akad ott. Repülőszempontból azután ez a legveszélyesebb ellenfél. A hőség egyáltalában nem gyötört, de a homokviharok néha a legkellemetlenebb helyzetbe hoztak. Mert hiába menekül fel a homokvihar elől a legirtózatosabb magasságokba az ember, ott is kavarog a levegő, irtózatosan dobálja

a gépet s a homok ott is mindenüvé beleférközik. A hőséget hamar megszoktuk, mert ez száraz, de a homokviharokat nem lehet megkedvelni. S még egy dolog van Afrikában, ami kellemetlen: az unalom. Ha nincs repülés, a legfeketébb unalom olyankor az élet. Olyankor rendszerint olvasni szoktunk, de még inkább rádiót hallgatunk. Hallgatjuk a híreket, hogy mi ujság van Berlinben, ahol most két felejthetetlen hetet töltöttem. Felejthetetlen, de fáradalmakkal teli két hetet. Jól esik majd Afrikában kipihenni ezt a két hetet...

Marseille főhadnagy a Messerschmitt-gyárban

Szabadságán Marseille főhadnagy alkalmat szakított magának, hogy meglátogassa az augsburgi Messerschmitt-müveket és ott megismerje, hogyan készül kitünő fegyvere, a Messerschmitt-vadászgép.

A huszonkétéves, kiváló vadászrepülő, aki ma már 150-nél több légigyőzelmet aratott és a legeredményesebb német afrikai vadászpilóta, természetesen egy Me. 109. gépen érkezett meg Augsburgba. A gyárban a HJ díszszázada fogadta s nagy lelkesedéssel állták sorfalat az ifjak. Számukra különös megtiszteltetés volt, hogy ilyen kiváló és fiatal ember, tiszteletére vonultak ki

Megszemlélte a gyárat és alkalmat talált arra, hogy Messerschmitt professzorral, a kiváló repülőgéptervező mérnökkel is hosszasabb beszélgetést folytasson. Megbeszélték a gép tulajdonságait, beszámolt arról, hogy hogyan tervezett ki magában elméletileg egy újszerü harcmodort, amelyet azután sikerrel ki is próbált. (Még hozzá alapos sikerrel!) Néhány felmerült érdekes, de jelentéktelen nehézség kiküszöbölésére maga tett javaslatot. Legérdekesebb volt azonban, mikor önkénytelenül a következő mondatot mondta a Me. 109. gépről: »A légiharcban minden kormánymozdulatom teljesen öntudatlan. Így teljesen a támadásra összpontosíthatom magamat s Me. 109. gépemet olyan magától értetődően repülöm, mintha magamnak lennének szárnyaim . . .« Ennél szebb dicséretet nem kaphat repülőgéptervező!

Ugyanekkor találkozott Marseille főhadnagy Wendel repülőkapitánnyal, a sebességi világrekord tulajdonosával, ki a Messerschmitt-művek egyik berepülő pilótája. Érdekes találkozás az egyik legeredményesebb német vadászpilóta és a »világ leggyorsabb embere« között.

Az együttes üzemszemle során megtekintette az ifjú főhadnagy úr, a legmagasabb német kitüntetés, a kardos, tölgyfalombos Vaskereszt tulajdonosa az új Messerschmitt gépeket — talán repült is velük, s Messerschmitt professzorral egyhangúlag megállapították, hogy a fejlődés nem áll meg, hanem folytonos s a Messerschmitt-gyár társolyában még van jónéhány meglepetés, aminek alkalmazására a háború további folyamán még sor kerül. Marseille, a vadászrepülő és Messerschmitt, a mérnök együtt küzdenek, kiki a maga útján a végső győzelemért.



Marseille egy gép repülését nézi. Mellette Wendel kapitány, a »világ leggyorsabb embere«

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS

A német hadiműszaki tanács tagjai katonai részről: *Milch* vezértábornagy, légügyi államtitkár, *Fromm* vezérezredes, *Witzell* vezértengernagy, *Thomas* gyalogsági tábornok és *Leeb* tüzérségi tábornok.

*

In contumaciam halálra ítélte a clermontferrandi haditörvényszék *Odic* francia tábornokot, a légierők volt vezérkari főnökét, aki csatlakozott *De Gaulle* mozgalmához. A tábornokot a becsületrend parancsnoki tisztétől is megfosztották.

*

Japánban a »Repülés Napjá«-n a közlekedésügyi miniszter beszédet mondott, amelyben kijelentette, hogy Japán a világ legerősebb légi hadseregét akarja felállítani.

*

Az Ecuadorhoz tartozó Galapagos-szigeteken az Egyesült Államok légi és tengeri erői számára támaszpontokat rendeznek be.

*

KATONAI HIREK

A honvéd repülők az augusztusi légi harcokban 11 szovjetrepülőgépet semmisítettek meg. A magyar légvédelmi tüzérség augusztusban 84, szeptember első hetében pedig 23 ellenséges repülőgépet lőtt le.

*

Kitüntetések. A Kormányzó Úr Őfőméltósága elrendelte, hogy a hősi halált halt *Felleg Róbert* századosnak, a repülőhalált halt *Bánya László* századosnak és *Sallai István* tsz. zászlósnak a hadműveletek során tanusított önfeláldozó magatartásáért dicsérő elismerése a hadiszalag egyidejű adományozása mellett tudtul adassék.

*

Külföldi kitüntetések. A Kormányzó Úr Őfőméltósága megengedte, hogy *nemes Rákosi Béla* altábornagy az olasz Koronarend nagy tiszti keresztjét, *vitéz Justy Emil* altábornagy a német Sasrend érdemkeresztjét a csillaggal, *vitéz Vörös Géza* vk. ezredes az olasz Koronarend parancsnoki keresztjét, *vitéz Ágostházy Emil* alezredes és *Subai József* mérnök-őrnagy az olasz Koronarend tiszti keresztjét, *vitéz Rákosi György* mérnök-százados az olasz Koronarend lovagkeresztjét elfogadhassa és viselhesse.

*

Tölgyfalomb a kardokkal. Hans-Joachim *Marseille* főhadnagy, több, mint 100 légi győzelem hőse, a Tölgyfalombhoz megkapta a kardokat is.

*

Trautloff őrnagy parancsnoksága alatt álló német vadászrepülő ezred szeptember elején aratta 3000-ik légi győzelmét.

*

Enrico Pezzi tábornokot, a keleti arcvonalon harcoló olasz légierők parancsnokát az olasz császár és király a katonai érdemrend ezüst érmével tüntette ki. A *Führer Pezzi* tábornoknak nemrég az I. osztályú német Vaskeresztet adományozta.

Graf német főhadnagy eddig 172, *Gollob* őrnagy pedig 152 légi győzelmet aratott. Gollob ezidőszerint 30 éves. Katonai pályáját 1933-ban kezdte, mint hadnagy, az osztrák hadseregben.

A 4-ik olasz vadászrepülőezred egyik százada szeptember elején 100-ik légi győzelmét aratta.

*

Thomsen repülőtábornok, aki az 1914—18-as világháborúban a német légierők első parancsnoka volt, 75 éves korában elhúnyt.

*

A német tengeri haderő a háború kezdetétől 1942 augusztus 31-ig 1123 ellenséges repülőgépet lőtt le. A magas számból arra lehet következtetni, hogy a haditengerészet kötelékében szolgálatot teljesítő repülőalakulatok légi győzelmeit is magában foglalja.

*

Baker amerikai tábornok angol kitüntetése. Franciaországban nagy megütközést keltett, hogy Washington a francia városok bombázása után *Baker* tábornokot, az Európában állomásozó amerikai légierők parancsnokát magas kitüntetésben részesítette.

*

Egyedül Rouenben mintegy 150 embert öltek meg és több mint 400 embert sebesítettek meg a légi bombák.

*

A szovjet légierők vesztesége. Három hónap alatt, éspedig május 15-től augusztus 15-ig 3503 bolsevista repülőgépet lőttek le a német légierők vadászkötelékei és a légvédelmi tüzérség a keleti arcvonal déli szakaszán. A tüzérség és a vadászrepülők eredményének aránya általában 1:10 a vadászrepülők javára.

Ugyanezen idő alatt a német légierők a déloroszországi arcvonalszakaszon 294 repülőgépet vesztettek.

*

Oliver Stewart, angol repülésügyi szakíró szerint *a brit repülőgépveszteségek Németország felett korántsem oly csekélyek, mint amilyeneknek azt Angliában általában elképzelik.* Ennek oka az erős vadászvédelemben és a jól megszervezett légvédelmi tüzérség elhárító harcában keresendő.

Ugyanez olvasható ki a brit hivatalos jelentésből is, amely a légiháború első három esztendejének veszteségeiről állítja fel mérlegét. Természetesen csak a német, illetve a németek által megszállott területek felett elszenvedett veszteségek adatait lehet a valósághoz közelállóknak elfogadni, míg a brit föld, valamint a Közép-Kelet fölött vívott légi harcok eredményeinél figyelembe kell venni, hogy azokkal a brit hadvezetőség valószínűleg a németországi harcok kedvezőtlen eredményeit akarja szépíteni.

Összefoglaló *német* hivatalos jelentés ezideig nem jelent meg az első három esztendő légi háborújának mérlegéről. Ennek következtében a brit adatokat nem tudjuk kellőképpen ellenőrizni. Az utóbbi időben a nyugati arcvonalon *általában hatszor annyi brit repülőgép*

pusztult el, mint német. Hogy mily nagy űr tátong a brit jelentések és a valóság között, bizonyítja az a német hivatalos jelentés is, amely a szeptember 9-től 20-ig terjedő időszak mérlegét állítja fel. Eszerint a brit légierők vesztesége 189 repülőgép. Ezek közül 46-ot a Földközi-tengeren és Afrikában vesztették. A németeknek ugyanezen idő alatt az Anglia elleni harcban mindössze 22 repülőgépük veszett el.

Ha a brit jelentések a német veszteségre vonatkozó erősen túlzott adatait valóságnak fogadnók el és ahhoz hozzászámítanók a Szovjetföldön, hátországban, illetve az ellenséges behatás nélkül szenvedett géptöréseket és elavulásokat is, még akkor is *olyan alacsony szám jönne ki, amelyet a fejlett német repülőipar könnyűszerrel pótolni tud.*

MÜSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Több a hivatalnok, mint a repülőgép. A »Daily Mail« öt pontban foglalja össze a brit repülőiparügyi minisztérium tehetetlenségének okait. Ezek a következők:

1. A brit repülőiparügyi minisztériumban hemzsegnek a polgári hivatalnokok, akiknek a számát 30—55.000-re lehet becsülni. Ezeket már rég el kellett volna távolítani, mert ma már több a hivatalnok, mint a repülőgép.

2. A minisztérium nagyobb súlyt vet az árak lefaragására, mint a repülőgépgyártás gyorsítására. A hivatalnokok a gyárosokkal minden shillingért valóságos közelharcot vívnak egymással.

3. A késedelmes szállítás oka a nyersanyaghiány és a munkagépek hiánya. Ezek biztosításánál a minisztérium nem fejt ki elegendő erélyt.

4. A minisztériumban hiányzanak a hozzáértő mérnökök. A hivatalnokok legnagyobb része nem ért sem a műszaki dolgokhoz, sem a hadigazdálkodáshoz.

5. Állandó változtatásokat végeznek a már sorozatgyártásra kiadott repülőgépterveken és ezáltal a gyártásban állandóan zökkenők keletkeznek.

*

Fagázmotor repülőgépek számára. Svájcból jelentik, hogy a háromüléses AC-4 mintájú sportrepülőgép számára fagázgenerátort szerkesztettek. A kísérleti repüléseket a fagázmotorral Grenchenben hajtják végre.

100.000 sebesült, mint légiutas. A Führer nagylelkű adománya: a magyar miniszterelnök feleségének ajándékozott sebesültszállító repülőgép, ráterelí a figyelmet a repülőgépen történő németországi sebesültszállításokra. A »Deutsches Arztblatt« szerint eddig már több, mint 100.000 sebesültet szállítottak haza a keleti arcvonalról a Ju. 52-mintájú vöröskeresztes repülőgépek.

*

A »Me 109«-es együléses vadászgépeket a németek könnyű bombázónak is használják. A gép a törzse alatt egy 250 kg-os bombát tud elvinni.

*

Uj műszert dolgozott ki az Eclipse cég az oldalszél okozta traverzálás szögének meghatározására. A műszer szögmérővel és párhuzamos vonalakkal ellátott átlátszó korongokból áll, amelyek egymás fölött elforgathatók és ezáltal a traverzálás szöge a szögmérőn leolvasható.

*

Mackenzie-King kanadai miniszterelnök rádióbeszédéből: »A szövetséges nemzetek *eddig még nem fogtak hozzá a háború megnyeréséhez...«* (Pedig három év alatt már épp elég alkalmuk lett volna hozzá. *A szerk.)*

*

Három nap és három éjjel hányódott a Földközi-tengeren öt olasz repülő, miután lelőttek két ellenséges repülőgépet. A légi harcban az ő repülőgépük is megsérült s a hullámok martaléka lett. A kis gummi mentőcsónakba szorult öt olasz repülőt egy német búvárhajó fedezte fel és vette fedélzetére.

*

Az »Eagle« nevű brit repülőgéphordozó elsüllyesztésekor — angol hivatalos jelentés szerint — 160 emberélet veszett el.

*

A Yorktown elsüllyesztése. A washingtoni haditengerészetügyi minisztérium csak három hónap multán jelentette be, hogy japán repülők június 7-én a Midway-szigetcsoport környékén torpedókkal és bombákkal elsüllyesztették a »Yorktown« repülőgéphordozót.

A hajóról a következő adatokat közli a »Handbuch der Luftfahrt«: A »Yorktown« az »Enterprise« testvérhajója. Vízkiszorítása: 19.900 tonna. Sebessége: 34 csomó (63 km ó). 108 repülőgép fér el rajta. Ezek közül 40 indulóképes. *1938-ban épitették.* Fedélzete 246×30 m. A hajó magassága a tenger színe fölött 18 m. 1 repülőgépszín és 3 felvonó van rajta.

Amint az itt felsorolt adatokból megállapítható, a »Yorktown« Amerika legújabb és legkorszerűbb repülőgéphordozói közé tartozott.

*

Léggömbzár Indiában. India partjai fölött megjelentek a záróléggömbök, a brit légvédelem jellegzetes elhárító eszközei. A léggömbök szerkezete azonos azokkal, amelyek Anglia partjait és ipari központjait védik. Kezelésükre a hindu katonákat is kiképezik.

LÉGIFORGALOM

Budapest, Kolozsvár és Marosvásárhely között ismét megindult a légiforgalom. Az üzembe állított Focke-Wulf »Fw 58«-as mintájú forgalmi gépek légi postát és utasokat szállítanak a gépek befogadóképességének megfelelő, korlátozott számban, illetve mennyiségben.

A Marosvásárhelyről Kolozsvárra érkező repülőgépeknek a budapesti gyorsvonathoz is csatlakozásuk van.

*

A Malert nemzetközi járatai. A Malert ezidőszerint két nemzetközi vonalon bonyolít le rendszeres légiforgalmat. Az egyik a Budapest—Zágráb—Velence—Milánói vonal, amelyet a Magyar Légiforgalmi Rt. hetenkint egyszer repül végig oda-vissza. (Oda: pénteken, vissza: szombaton.)

A másik üzemben tartott külföldi vonal a Budapest—Pozsony—Breslau—Berlin-i viszonylat, amelyet hetenkint szintén egyszer repülik végig. (Oda: kedden, vissza: szerdán.)

*

30 éves a német légiposta. Az idén mult 30 éve, hogy *August Euler,* az első számú német pilótaigazolvány birtokosa »Sárga kutya« nevű repülőgépével légiposta-szolgálatot végzett. A 74 éves *Euler* a schwarzwaldbeli Feldbergen élte meg 30 évvel ezelőtti próbálkozásának dicsőséges beteljesülését.

*

Franciaország és Dzsibuti között ismét megfordult egy postaszállító repülőgép, amely körülbelül 100 kg súlyú futárpostát és főleg gyógyszereket vitt a francia gyarmatra. Visszafelé szintén főleg postát hozott.

(Folytatás a 21. oldalról)

szárny egyfőtartós, a főtartó és az orr együtt torziócsövet alkot, rétegeslemezborítással. Osztott, úgynevezett ellenálláscsürője van, természetesen differenciállal.

A zuhanási sebesség csökkentésére féklap van a szárnyon és ezzel lehet a leszállási sebességet is csökkenteni.

A törzs réteges-lemez borítású héjszerkezet.

A gép főbb adatai a következők:
szárnyfesztávolság 18 m
törzshossz 7.78 m
szárnyfelület 20 m²
üres súly 250 kg
repülősúly 350 kg
felületi terhelés 17.3 kg/m²

A teljesítmények a következők a legújabb mért teljesítményrepülések eredményeként:

legjobb merülősebesség: 0,50—0.55 m/sec kb. 60 km/óra repülési sebességnél;

a merülősebesség: 0.90 m/sec 80 km/óra sebességnél;

1.50 m/sec 100 km/óra sebességnél.

A legjobb siklószámhoz tartozó repülési sebesség kb. 65 km/óra; legjobb siklószám: 1:30.

A gép kezelése szempontjából nagy könnyebbséget jelent, hogy egy futókerék van a törzs alatt, így a gépet két ember könnyen kezelheti, egy tartva a szárnyvéget és egy tolva a gépet.



A »Kevély« pilótaülésében

A műszertáblán a legfontosabb vakrepülő műszereket is megtaláljuk. A teljesen zárt pilótaülésből minden irányban a lehető legjobb kilátási lehetőség nyílik, mint arról képünk is tanuságot tesz.

Rubik előző gépeinek nagy sikere után tudjuk és joggal reméljük, hogy a „Kevély" is széles körben elterjed és új, nagyobb teljesítményi lehetőségeivel erősen hozzájárul a magyar vitorlázórepülés világszerte kiváló hírnevének öregbítéséhez.

KIS HÍREK

Bensőséges ünnepség keretében zajlott le a Dreher-Haggenmacher-Első Magyar Részvény Serfőzdék levente csapatának és dalárdájának zászlóavatása a Maglódi-út 11. sz. alatti »Sziklaszínpadán«. A belépődíj fejében befolyt pénzösszeget a vállalat Vöröskereszt Kórház segélyalapja javára fordították. A zászlóavatáson megjelent előkelőségek között ott volt a honvédelmi miniszter úr képviseletében: vitéz Béldy Alajos m. kir. altábornagy, országos ifjúsági vezető, a X. kerületi katonai és leventeparancsnok, a X. kerületi elöljáró és több más közéleti és katonai előkelőség. A vállalat vezetősége részéről megjelent Haggenmacher Henrik vezérigazgató, Haggenmacher Ottó, a Textil-Művek vezérigazgatója. Az ünnepi beszédet dr. Destek Jenő igazgató, a vállalat szabadidő szervezetének vezetője mondotta. Megemlékezett azokról az emberekről, akik szorgos munkájának köszönhető a szép kis sziklaszínpad. Beszámolójában megemlítette, hogy nemcsak a műkedvelő színjátszás terén szerepelnek a leventék sikeresen, hanem a sportnak több ágában is. A Nemzeti Sport Nap keretében rendezett Budapest Gyár-szövetségi Levente Sportnapon is szép eredménynyel vettek részt. A vállalat Levente-Leány csapata is résztvett a sportnapon. Leventéik most, az utóbbi időben annyi mindenbe kapcsolódtak, hogy önkéntelenül is felvetődik a kérdés, vajjon a repülő-modelezők, majd a vitorlázó repülők közé is nem állnak-e be? Samay István főoktató mondta, nagyon szeretnék mielőbb lehetővé tenni, hogy a repülő-modelezők körében is eredményesen dolgozhassanak, egy szép kis modelező-műhely padjainál tovább vezethessék a fiukat a tanulás, munka és helyes szórakozás útján. Nagyon sokan érdeklődnek a modelezés iránt, s többen már készítettek is szép modeleket. Reméljük, hogy nemsokára már, mint jó teljesítményű rep. modelező »gárdát« üdvözölhetjük a fiukat.

p. j.

*

Repülőteret Békéscsabának! vezérgondolattal egész Békés vármegyében nagyszabású akció indult, hogy a vármegye megfelelő nagyságú repülőtérrel rendelkezzék és így bekapcsolódhassék a haderőn kívüli repülőelőképzés honvédelmi munkájába. Máris több irányban folynak a tárgyalások, megfelelő terep is van s reméljük, hogy csakhamar meg is indulnak az építkezések.

A Németbirodalom egyik legnagyobb repülőgép- és motorgyára eddig az üzemi étkezdében olcsó áron és minimális élelmiszerjegyek leadása mellett dolgozó munkásait meleg ebéddel látta el. Most a gyár vacsorát is ad azoknak a munkásainak, akik nőtlenek s így nincs meg az a lehetőségük, hogy saját háztartásukban meleg vacsorát ehessenek.

*

A Magyar Pamutipar Sport Club sportrepülő szakosztálya a nyár folyamán élénk tevékenységet fejtett ki. Az év első hét hónapjában 34 repülési napot tartottak és 891 felszállást végeztek, 45 óra 42 perc 31 másodperc összes repülési időtartammal. Ezzel máris túlszárnyalták a tavalyi teljesítményeket, hiszen tavaly az egész év folyamán végeztek 902 felszállást. Júliusban egyhetes táborban is vettek részt a MPSC sportrepülők, akiknek szépen fokozódó teljesítménye példát mutathat többi gyári sportegyesületeinek is.

*

A Békésvármegyei Repülő Egyesület a gyulai kaszinóban jólsikerült repülőkiállítást tartott, hogy a vármegye vezető köreinek és közönségének figyelmét a repülés fontosságára felhívja. Bemutatta a vármegyei repülés történetét, az egyesület jelvényeit s a vitorlázó iskolagépeket. A modelezést is részletesen a látogatók elé tárta az izlésesen csoportosított anyag. A kiállításon a repülősajtó is képviselve volt.

AZ EMBERI IZOMERŐVEL HAJTOTT REPÜLŐGÉP MEGOLDÁSA FELÉ

A Daedalus és Ikarus mondáját feldolgozó *Ovidius* és a repülési elvekkel első ízben tudományosan foglalkozó *Leonardo da Vinci hazája,* Itália, mindig élénk érdeklődést tanusított az emberi izomerővel végezhető repülés iránt. Ennek tanujelét magam is láttam, amikor 1938. évben Olaszországban járván, Cantuban a *Bonomi* repülőgépgyár szerelőhelyiségében megmutatták nekem — szétszerelve — azt a pedálos meghajtású, mereven felillesztett szárnyú siklógépet, amellyel a berepülő gépvezetők 800—1000 m. hosszú távot tettek meg a levegőben.

Az emberi izomrepülés fejtörőinek megoldására Milánóban *Istituto Leonardo da Vinci* néven tudományos intézet is alakult. Az intézet hosszas és beható kísérletekkel megállapította, hogy a merev szárnyú és légcsavar meghajtású rendszert az emberi izomrepülés gyakorlati megoldásánál eleve el kell vetni. Ezek után az intézet egyik leglelkesebb munkatársa, *Giovanni Serragli* mérnök a csapkodószárnyú repülést vette bonckés alá és többévi kutató munkával, valamint az olasz kormány támogatásával *Guidoniában* eszközölt mérésekkel az alábbi érdekes következtetésekre jutott:

olyan egyének, akik huzamos időn át nagy gyorsulásokkal járó szárnylengetésekre képesek, valószínűleg igen szép eredményeket érnének el,

az ember kellő gyakorlattal odáig fejlesztheti magát, hogy izmainak súlya egész testsúlyának 30%-át tegye ki;

célszerű megoldások révén olyan izomrepülőgépet szerkeszthetünk, mely emberi megterhelésével együtt a sirály súlyviszonyait veszi fel. Ez pedig igen kedvező eredmény, mert a sirály olyan izomzattal, amely önsúlyának csupán 10%-a, nagyszerűen és igen nagy távra képes repülni.

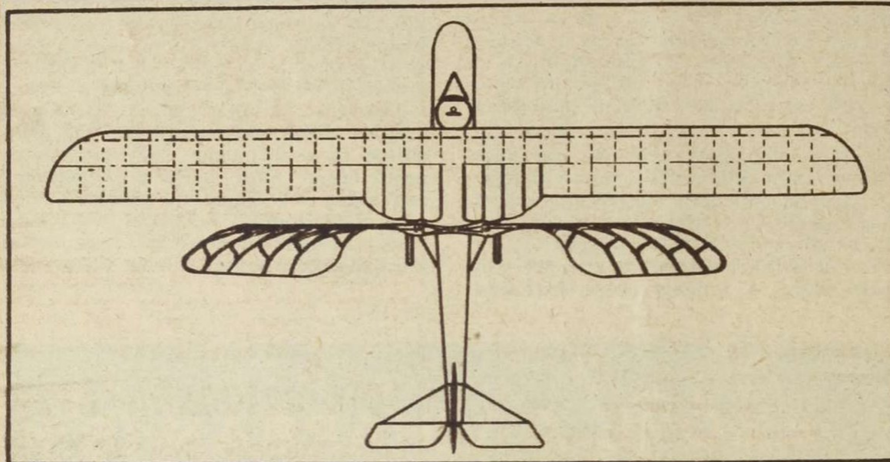
Valószínűleg eme megállapítások birtokában lépett nyilvánosság elé *Ugo Antoni* az ábrázolt csapkodószárnyú izomrepülőgép megoldásával. Ő abból a gondolatból indult ki, hogy minél nagyobb a rendelkezésre álló erő, annál kisebbnek kell lennie a szárny felületi terhelésnek. Ebből pedig arra a következtetésre jutott, hogy a szárnyak hordozó műveletét teljesen el kell különíteni az előrehajtó művelettől. Kísérletei szerint ugyanis a természetben a szárnyak felületi terhelése olyan kicsiny, hogy azt az emberi izomrepülőgépnél sohasem lehet megvalósítani és így sohasem lehet elérni a természetes szárnyak nagy teljesítményét, azaz a tulajdonosuk (madár, rovar) *viszonylag* nagy repülési sebességét. Mindazonáltal a repülőtechnika által rendelkezésünkre álló anyagok célszerű, a természet utánzása alapján történő felhasználása lehetővé teszi, hogy még emberi erővel is felemelkedjünk a talajról és a levegőben tartsuk magunkat.

Számításai szerint erre csak akkor kerülhet sor, ha az izomrepülőgép szárnyfelületi terhelése jóval alatta marad 10 kg/m²-nek, amely megfelel a nagy madarak súlyviszonyainak és amely lehetővé teszi az emberi izomerővel elérhető kis sebesség kihasználását is.

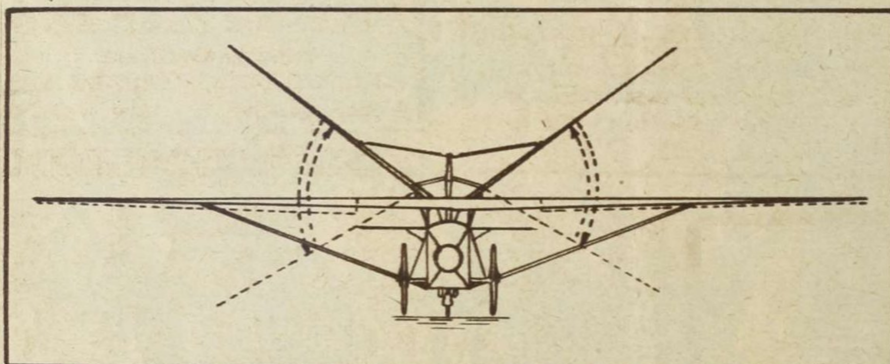
Az ábrázolt gép egyébként úgy alakjában, mint méreteiben egy vitorlázógéphez hasonlít. Az előrehajtásra szolgáló csapkodó szárnyak a hordozó szárnyak mögött helyezkednek el. A futómű kerekei a tengellyel egybe vannak kötve. A tengely pedál segítségével forgásba hozható és ez a mozgás közvetítődik át a csapkodó szárnyakra. Ha a gép elhagyja a földet, akkor a kerekekre a lendítő szerep hárul, azaz a szárnyakat — nagy tömegükkel — át kell lendíteniök a holtpontokon, vagyis a csapkodás irányának megváltozásakor fellépő pillanatnyi mozgásnélküli helyzeten.

A földről való elválás elősegítése céljából a hordozó szárnyak szelvénye változtatható. A nekifutás alatt a hordozó szárnyak a legkisebb ellenállást mutatják és így megkönnyítik a sebességnyerést. Amikor azután a gép a pedálok által meghajtott kerekek gördülése és a csapkodó szárnyak előrehajtó ereje által eléri a lebegéshez szükséges sebességet, a pilóta hirtelen nagy felhajtóerejű beállítást ad a hordozó szárnyaknak és a gép magassági kormányhatás nélkül felemelkedik.

toni tervezett gépe kivitelre kerül-e és vajjon az általa elért gyakorlati eredmények előbbre vitték-e az izomrepülőgépet gyakorlati megoldása felé. Valószínűleg még csak a rajzokon vár a gyakorlatba való átültetésre vagy gítené ki, amelyet összehajtható kivitelben bárhol, pl. fészerben el lehet helyezni, mint — teszem fel — a kerékpárt, amelynek tartós működtetéséhez elegendő lenne az átlag ember izmaiban rejtőző erőforrás.



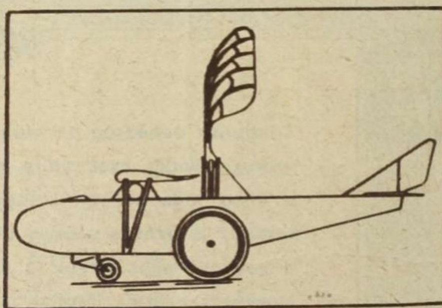
felülnézet



elölnézet

legfeljebb modell alakjában szolgál annak megállapítására, hogy a gyakorlat igazolja-e az elméleti számvetéseket.

A dolgok jelenlegi állásánál mindenesetre leszögezhetjük, hogy az emberi izomerővel hajtott repülőgép mostani fejlődési fokán csakis fiatal és heves vérmérsékletű egyének sporteszköze lehet. A vele való levegőbe emelkedéshez ugyanis nem elegendő a nyers állati erő, hanem az a képesség is szükséges, hogy a szárnyakat mozgásba hozó ember hirtelen tudja erejét kifejteni, azaz a szárnyakkal igen gyors csapásokat tudjon végezni.



oldalnézet

Ezen a téren tehát még elég messze vagyunk az eszményi helyzettől. Az embernek ősidőktől kezdve veleszületett vágya, hogy utánozhassa a madarakat, hogy a levegőbe emelkedhessék, akkor, amikor erre kedvet kap és oda repüljön, ahová akar. Sajnos, erre a mai eszközök még nem adják meg a módot. A legtöbb eredménnyel kecsegtető motoros repülés igen sok adottságot (repülőtér, üzemanyag, jó karbantartás, stb.) kíván és drága, vagyis a többség részére elérhetetlen és ez is marad. Az ember vágyát csakis az izomerőgép tökéletes formája elé-

Ezért nem nyugszik az emberi találékonyság most sem, amikor a Mars hadisten az egész földkerekséget végigszáguldja harci szekerével és a nemzetek összes — lelki és anyagi — erőmegnyilvánulásait vérgőzös szekere elé fogja, hanem, bár korlátozott lehetőségek között is, törekszik az eszményi izomerőrepülőgépet minél jobban megközelíteni és ezzel a sokévezredes daedalusi álmot valóra váltani.

Nagy Béla százados

(Folytatás a 14. oldalról)

Küzdelem a magassági betegséggel

— Nem sokáig kalandozhattak el gondolataim, mert észrevettem, hogy a *pitócső végén jégcsomó van, a gép zúgása erősödik és a kanál a bal szélső helyzetben áll.* Éles bal fordulóban lehettem. Kicsürtem, a kanál nem mozdult. A sebesség nőtt. Erre meghúztam és egy kicsit ellene léptem. *A gép helyzete nem változott a zúgás erősödött, erre kihúztam a féklapot.* A féklap kihúzása sem vezetett eredményre, a gép nem nyugodott meg mint eddig, hanem egy félelmes rázkódásba kezdett. A centrifugális erő beszorított az ülésbe, a variométer két kört csinált visszafelé, *minusz 14 méterrel merültem.* Mire a magasságmérőre néztem már 4000-en voltam. A rázkódás állandósult, de nem nőtt. Ekkor jöttem tudatára, hogy *dugóhúzóban vagyok.* Megindult a sebességmérőm és 120—140 között ingadozott. Bizony nagyon rosszul éreztem magam. *Szédültem.* A magasságit most már egészen hasra húztam. 3000 méter körül pörögve elsuhant mellettem egy felhő és 2800 méteren megláttam az alattam forgó földet. *Szinte az utolsó erőmmel vettem ki a dugóhúzóból. Kinyitottam az ablakokat, fölvettem az érdi irányt és lehajtott fejjel pihentem.*

— *A kezem remegett a túlfeszült idegállapottól, de már ujjongtam örömömben, örültem, hogy ismét sikerült.* A szédülésem pillanatok alatt elmúlt. Siettem vissza Érdre, hogy mielőbb átadhassam a gépemet az utánamjövőknek, talán még más is megcsinálhatja az aranyjelvény magassági feladatát.

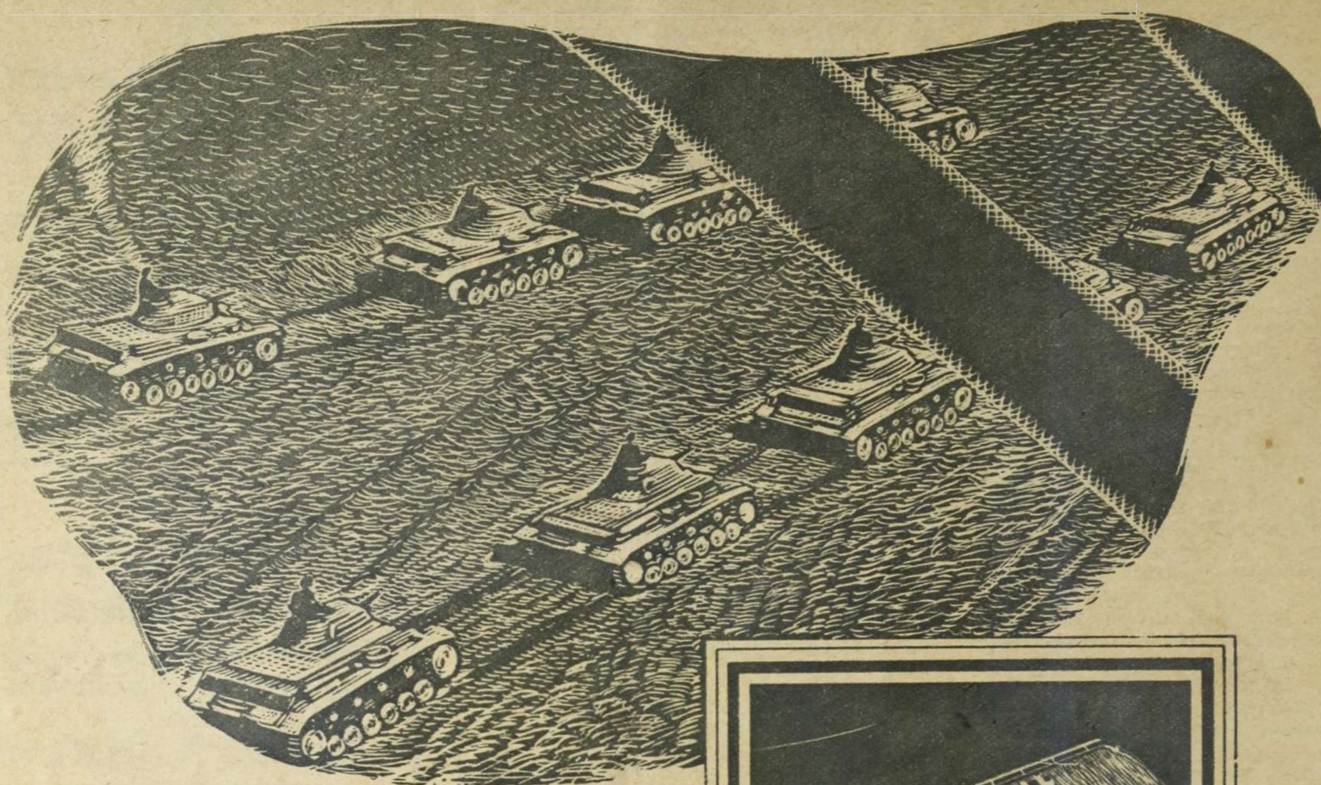
— *Az egész felhőrepülés 12 percig tartott és másfélperc alatt zuhantam 2000 métert.* Ez elég volt egy napra. Semmi pénzért nem kezdtem volna el mégegyszer az egészet, olyan kimerült voltam.

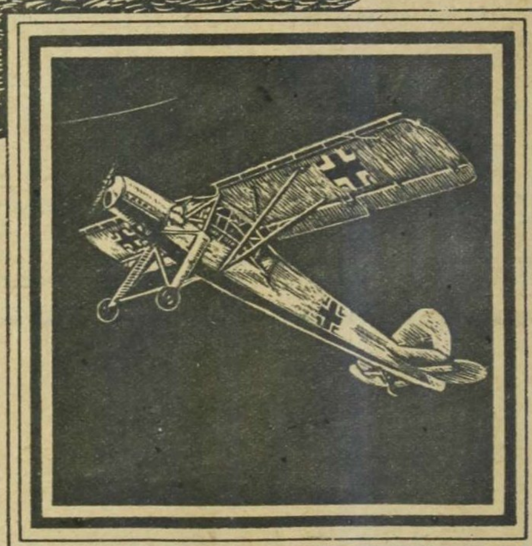
— 16 óra 40 perckor szálltam le Érden. Most már ismét várom a tavaszt, hogy *légbeszívókészülékkel fölszerelt gépben ülve küzdhessek az elemekkel egy nagyobb magyar eredményért.*

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer
minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.



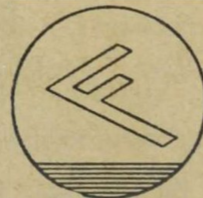


Páncélosok előnyomulása a Fieseler »Storch«-ról nézve

Bárhol felszáll és leszáll

A korszerű német hadvezetést jellemző nagyszabású mozgóháború különleges eszközöket igényel, hogy a harchelyzetről mindenkor pontos értesüléseik legyenek és a legelső vonalakban harcoló csapatokhoz is parancsokat juttathassanak el.

A német véderő kiváló összekötőgépe, mely egyedülálló repülőteljesítményei folytán bárhol fel- és leszállhat, a Fieseler »Storch«, melynek gyártója a



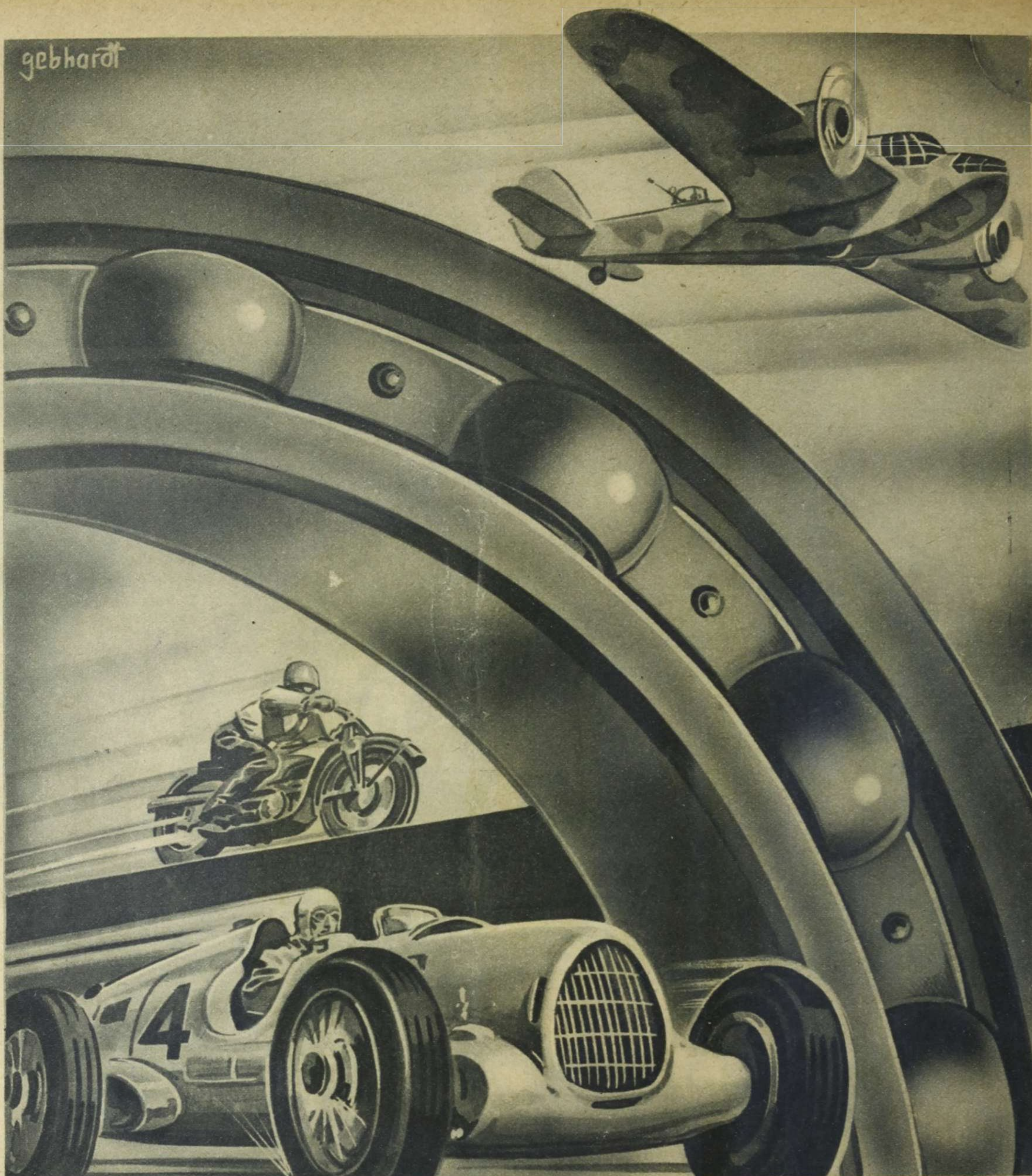
GERHARD FIESELER WERKE G·M·B·H KASSEL





424.859 — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. mélynyomása

Felelős: Kárpáti Antal igazgató


gebhardt
4